

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 11 JANUARI 2010

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 11 JANVIER 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 14.40 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.40 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcoholverbod voor jongeren in het verkeer, motorrijders en beroepschauffeurs" (nr. 17003)

- de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcoholverbod voor jongeren in het verkeer" (nr. 17079)

- mevrouw Françoise Colinia aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichting voor automobilisten die hun rijbewijs B minder dan twee jaar bezitten en voor bepaalde inbreuken veroordeeld werden, opnieuw het rijexamen af te leggen om hun rijbewijs te behouden" (nr. 17319)

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van de alcoholdrempel voor bepaalde groepen" (nr. 17365)

01 **Questions jointes de**

- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction d'alcool pour les jeunes au volant, les motards et les chauffeurs professionnels" (n° 17003)

- M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction d'alcool pour les jeunes au volant" (n° 17079)

- Mme Françoise Colinia au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la représentation du permis de conduire B pour les automobilistes qui possèdent leur permis de conduire depuis moins de deux ans et qui subissent une condamnation pour certaines infractions" (n° 17319)

- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'abaissement du degré d'alcoolémie pour certaines catégories" (n° 17365)

01.01 **Bruno Stevenheydens** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u bereidt een wetsontwerp voor dat voorziet in de invoering van een alcoholverbod voor jonge bestuurders. Voor wie minder dan twee jaar over een rijbewijs beschikt, wordt de alcohollimiet van 0,5 op 0,2 promille gebracht. De limiet van 0,2 komt overeen met een nultolerantie van alcohol voor jonge bestuurders. Voor motorrijders en beroepschauffeurs zou eveneens een limiet van 0,2 promille worden ingevoerd.

Tijdens de bespreking van de beleidsnota hebben wij daarover reeds van gedachten gewisseld. U verwees toen naar statistieken waaruit bleek dat, van de vijftien West-Europese landen van de Europese Unie, ons land, na Griekenland, het hoogste aantal dodelijke slachtoffers op de weg heeft, namelijk 10 per 100 000 inwoners. De statistieken waarnaar u verwees, dateren echter van enkele jaren geleden, nog vóór de toetreding van de twaalf nieuwe Europese lidstaten.

U hebt geen nieuwe cijfers toegelicht waaruit zou blijken dat bepaalde leeftijdscategorieën voor de meeste risico's zorgen.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u meer actuele gegevens en cijfermateriaal aanhalen om het wetsontwerp dat u voorbereidt te ondersteunen? Wat zijn de bevindingen van de alcoholcontroles van de voorbije jaren?

Werd er nagegaan in welke mate bepaalde leeftijdscategorieën oververtegenwoordigd waren bij de bestuurders die een positieve test aflegden? Wat zijn de bevindingen uit de ongevallenstatistieken van de jongste jaren? Is daarin een bepaalde leeftijdscategorie oververtegenwoordigd? Beschikt men over relevant te vergelijken cijfermateriaal?

Mijnheer de staatssecretaris, uiteraard zijn wij niet tegen maatregelen die ervoor zorgen dat er minder verkeersongevallen en minder verkeersdoden en –gewonden zijn. Specifieke aandacht voor de groep van jonge en nieuwe bestuurders is aangewezen. Wij stellen net als u vast dat het aantal controles moet worden opgedreven. Straks kom ik daar naar aanleiding van een andere vraag nog op terug. Twee derde van de alcoholcontroles gebeurt op dit moment overdag of in de week, dus buiten de risicoperiodes.

U hebt er tijdens de bespreking van de beleidsnota's op gewezen dat u het algemene maximumgehalte voor bestuurders op 0,5 promille wil houden omdat de andere Europese landen dat ook doen. Quid met de uitzondering van 0,2 promille voor de doelgroepen die u wil invoeren? Is dat eenvormig met de regeling in de andere Europese landen? In welke landen geldt deze grens reeds voor de verschillende groepen die u aanhaalt in het wetsontwerp dat u voorbereidt?

Hebt u er al aan gedacht voor die doelgroepen een andere grens te hanteren wat betreft de promille? Hebt u er al aan gedacht met een voorlopig rijbewijs te werken, waarvoor bijvoorbeeld voor een periode van een jaar 0,2 promille geldt? Een voorlopig rijbewijs zou immers voor een beter onderscheid zorgen dan een gewoon rijbewijs voor jonge en nieuwe bestuurders.

01.02 Roland Defreyne (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, alcohol en verkeer is al vaker een dodelijke cocktail gebleken. In 25 % van alle ongevallen met verkeersdoden speelt alcohol ook een rol. De terugdringing van het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers is een opdracht die zeker niemand in twijfel trekt. Dat er bijkomende acties en maatregelen nodig zijn om de bewustwording te vergroten en om de verkeersveiligheid te garanderen, verdient onze grootste aandacht.

De gebeurtenissen van eind vorig jaar mogen de realiteit echter geen geweld aandoen. Niet alle jonge bestuurders kruipen dronken achter het stuur, en niet alle oudere, meer ervaren chauffeurs besturen hun voertuig nuchter. Het tegendeel is veeleer waar.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van het frequenter alcoholgebruik door bestuurders die de leeftijd van 40 jaar hebben overschreden? Zo ja, kunt u dat duiden?

Hoe motiveert u, rekening houdend met dat feit, uw overweging om jonge bestuurders een grens van 0,2 promille op te leggen?

U stelde ook dat u bestuurders die beroepshalve op de baan zijn, zoals vrachtwagenchauffeurs, een grens van 0,2 promille wil opleggen. Beschikt u over statistieken van ongevallen, veroorzaakt door vrachtwagenbestuurders onder invloed? Waarom wordt die grens opgelegd aan bijvoorbeeld vrachtwagenchauffeurs, maar bijvoorbeeld niet aan vertegenwoordigers, die beroepshalve ook veel op de baan zijn?

Vreest u niet dat dit discriminerende maatregelen zijn? Hoe motiveert u dat?

Waarom stelt u in die gevallen een grens van 0,2 promille voor in plaats van bijvoorbeeld nultolerantie?

01.03 Françoise Colinia (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, je souhaite tout d'abord vous présenter mes vœux de bonheur pour l'année 2010.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est jointe à celles de mes collègues. Pour ma part, je voulais parler de la sanction qui consiste à représenter le permis de conduire plutôt qu'exclusivement de l'alcoolémie.

Concrètement, plus de 700 automobilistes possédant leur permis de conduire depuis moins de deux ans sont condamnés, chaque mois, à représenter leur permis de conduire, la plupart du temps à leur plus grande surprise car cette règle est assez méconnue.

Monsieur le secrétaire d'État, il apparaît qu'à l'heure actuelle, les délais d'attente pour présenter son permis

de conduire dans un centre d'examen sont de plus en plus longs. Ne pensez-vous pas qu'ajouter à cela des conducteurs qui possèdent déjà le permis mais qui doivent le représenter à la suite d'une condamnation ne fera qu'engorger davantage les centres d'examen qui sont déjà dépassés?

En outre, n'est-il pas discriminatoire de condamner les automobilistes possédant le permis depuis moins de deux ans pour de telles infractions et non pas les autres automobilistes qui, malgré leur expérience de conduite, commettent des fautes similaires? En effet, face à des infractions identiques, pourquoi ne pas condamner les fautifs, expérimentés ou non, de la même manière? Je pense notamment aux personnes âgées qui ont de nombreuses années de conduite à leur actif mais qui, dans de nombreux cas, sont de réels dangers pour les autres automobilistes.

Imaginons aussi le cas précis d'un jeune qui passe son permis de conduire étant étudiant mais qui n'a pas la possibilité de conduire fréquemment car il ne dispose pas de véhicule personnel. À la fin de son cursus, il peut s'offrir une voiture mais il possède son permis de conduire depuis plus de deux ans. Il est alors tout aussi inexpérimenté qu'un conducteur qui vient d'avoir son permis. Or, il ne risque plus d'être condamné à devoir repasser son permis de conduire en cas d'infraction. Ne pensez-vous pas qu'il s'agit là d'une lacune?

Enfin, cette mesure a-t-elle réellement un impact sur le comportement au volant des nouveaux conducteurs? Vous êtes-vous procuré des chiffres montrant qu'après avoir dû repasser leur permis, ces automobilistes sont plus attentifs et plus prudents au volant?

01.04 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, u hebt bekendgemaakt dat u een wetsontwerp klaar hebt dat een verlaging van het toegelaten alcoholpromille invoert voor bepaalde doelgroepen. Onder andere jonge chauffeurs zijn er het slachtoffer van. Wie minder dan 2 jaar over een rijbewijs beschikt, mag amper 0,2 promille in zijn bloed hebben. De maatregel zal ook voor motorrijders, vrachtwagen- en buschauffeurs gelden. U verklaarde daarbij over een studie te beschikken die de maatregel verantwoordt, waaruit blijkt dat bij 25 % van alle verkeersdoden alcohol een rol speelt. Uit het onderzoek blijkt daarenboven dat hoe jonger de bestuurder is, hoe groter het risico is op een zwaar ongeval, als er drank mee gemoeid is. Zo loopt een 18- tot 25-jarige die gedronken heeft, minstens 8 keer meer risico op een zwaar ongeval dan leeftijdsgenoten die nuchter blijven. Ter vergelijking, bij 55-plussers is dat maar anderhalve keer.

Kunt u verder uitleg verschaffen over de studie?

Wat vindt u van het argument dat de maatregel een discriminatie inhoudt voor bepaalde doelgroepen, zeker gezien het feit dat jongere chauffeurs bij controles minder vaak positief worden bevonden dan hun oudere collega's?

Hebt u plannen om strengere regels in te voeren in het verkeer voor nog andere doelgroepen?

01.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, dames en heren collega's, ten eerste, de verlaging van de promillegrens van 0,5 naar 0,2 promille voor bepaalde risicogroepen, namelijk de beginnende bestuurders, de vrachtwagen- en autocarchauffeurs en de motorrijders, is gebaseerd op de aanbeveling van 17 januari 2001 van de Europese Commissie. Daarin zijn ook de overwegingen opgenomen die de Commissie heeft doen besluiten tot de aanbeveling. Heel wat Europese landen hebben hieraan gevolg gegeven door de alcohollimiet te verlagen voor doelgroepen zoals beginnende bestuurders of bestuurders van zware voertuigen. De lijst van de landen is opgenomen in de BIVV-studie, die ik had gevraagd over de wenselijkheid om al dan niet de 0,2 promille in te voeren.

Ik kom dan tot een specifieke vraag. Waarom geldt de maatregel niet voor de 40- tot 54-jarigen? Er wordt inderdaad dikwijls opgeworpen dat het niet de jonge bestuurders zijn die meest onder invloed rijden, maar wel de bestuurders van de categorie 40 tot 54 jaar en dat wij ons bijgevolg veeleer tot die doelgroep zouden moeten richten. Het is een feit dat de 40- tot 54-jarigen meer onder invloed rijden - en wij moeten die doelgroep van meestal zware gewoontedrinkers inderdaad aanpakken - dan jonge bestuurders. Volgens de ongevalstatistiek is echter het aandeel van de 18- tot 25-jarige bestuurders onder invloed betrokken bij zware verkeersongevallen hoger dan het aandeel van de 40- tot 54-jarigen.

Hoe jonger de bestuurder is, hoe meer hij of zij na consumptie van alcohol het risico loopt op zware ongevallen. Een achttien- tot vijftientwintigjarige loopt minstens acht keer zoveel risico op een zwaar ongeval als hij of zij gedronken heeft dan als hij of zij nuchter is. Bij vijfenvijftigplussers is dat maar anderhalf keer zoveel. Bovendien lopen zelfs in nuchtere toestand de achttien- tot vijftientwintigjarigen een veel hoger risico

op een ongeval dan de oude bestuurders, wat nog versterkt wordt door het gebruik van alcohol.

Studies tonen aan dat bij vergelijking van de relatieve risico's voor de verschillende leeftijdsgroepen een reductie van het alcoholpromille van 0,5 tot 0,2 voor de categorie vijftien- tot negentienjarigen het relatieve ongevalrisico terugbrengt van 55 naar 25. Voor de groep twintig- tot negenentwintigjarigen is dat van 40 naar 15 en voor de dertigplussers van 10 tot 2. De beperking van het alcoholpercentage bij de eerste twee groepen leidt met andere woorden tot een belangrijke daling van hun nog steeds verhoogde risico. Onervaren bestuurders in het bijzonder blijken gevoelig te zijn voor de gevolgen van alcoholconsumptie, omdat alcohol hun nog onvoldoende ontwikkelde competenties die nodig zijn om een auto te besturen, in alle omstandigheden aantast.

Voorts blijkt uit de beschikbare gegevens dat er voor vrachtwagenbestuurders inderdaad geen bijzonder probleem bestaat met betrekking tot het rijden onder invloed. De Europese Commissie heeft in de aanbeveling van 17 januari 2001 – in de inleiding heb ik daarnaar verwezen – ook die categorie opgenomen voor een verlaagde alcohollimiet van 0,2 promille en dat wegens het hogere risico op een ongeval vanwege het soort voertuig en vooral vanwege de grotere gevolgen wanneer er een ongeval met dat soort voertuig gebeurt. De grote ernst van ongevallen met vrachtwagens alsook de grote afstand en de lange rijtijden die zij vaak afleggen, spreken voor zich.

Ongevallen met vrachtwagens kunnen inderdaad catastrofale gevolgen hebben, denk maar aan het ADR-vervoer.

De nadelige effecten van alcohol en vermoeidheid versterken elkaar ontegensprekelijk, zodat een vermoeide bestuurder zelfs bij een lage dosis alcohol 35 keer meer kans maakt om van de weg af te raken dan een vermoeide chauffeur die niets gedronken heeft.

Bovendien moet ik vaststellen dat de transportfederaties zelf voorstander zijn van een nultolerantie en dat rijden en drinken van alcohol tijdens het werk absoluut niet toegelaten is. Ingevolge de cao van 1 april 2009 kunnen bedrijven nu ook een alcoholbeleid voeren op het vlak van de onderneming, waarbij ze zelfs kunnen overgaan tot het opleggen van ademtesten of de installatie van een alcoholslot in het voertuig. Dat is ook van bijzonder belang voor werknemers zoals handelsvertegenwoordigers die met een personenwagen rijden. Het risico bij vrachtwagens of autocars nu eenmaal veel groter.

U vroeg waarom er dan geen nultolerantie wordt ingevoerd in plaats van de 0,2 promillegrens. Ik heb er geen probleem mee om te zeggen dat de nultolerantie eigenlijk het doel is waar we naar moeten streven. Op dit ogenblik bedraagt de wettelijke limiet echter 0,5 promille. Door die limiet te verlagen tot 0,2 promille voor bepaalde doelgroepen, zetten we al een hele stap naar de vermindering van het ongevalrisico en geven we bovendien nog een kleine tolerantie voor wat – en ik beschouw dat als zeer belangrijk – we restalcohol zouden kunnen noemen. Ik ben er ook geen voorstander van om de 0,2 promille te veralgemenen. De controleactiviteiten zouden zich dan te zeer moeten concentreren op die alcohollimiet. Bovendien vind ik het ook wenselijk dat we ons richten op Europa, waar de algemene limiet is vastgesteld op 0,5 promille met verlaging voor bepaalde doelgroepen.

Men vroeg of ik daarbij niet discriminerend werk. Ik geef toe dat bijzondere maatregelen voor bepaalde doelgroepen dikwijls als discriminerend of stigmatiserend worden ervaren.

Beginnende bestuurders worden evenwel nu reeds aan zogenaamde discriminerende maatregelen onderworpen. Bij het sluiten van een autoverzekering betalen zij tot driemaal zoveel als een ervaren bestuurder. Ook wanneer zij binnen een tijdspanne van twee jaar een zware overtreding begaan, worden zij door een verplicht rijverbod en het herafleggen van het theoretische en praktische examen nu al strenger bestraft dan de andere bestuurders.

Voor alle duidelijkheid kan ik u mededelen dat op 20 oktober 2009 het Grondwettelijk Hof heeft beslist dat de bedoelde regeling geen schending van het gelijkheidsbeginsel inhoudt. Het gelijkheidsbeginsel wil niet zeggen dat iedereen altijd en overal op dezelfde wijze moet worden behandeld. Het betekent juist dat personen die zich in dezelfde, objectieve situatie bevinden, op dezelfde manier moeten worden behandeld. Met andere woorden, ongelijke gevallen kunnen in de mate van hun ongelijkheid ongelijk worden behandeld.

Bijgevolg zijn er voldoende, objectieve redenen aanwezig om op bepaalde doelgroepen een andere promillegrens toe te passen.

J'en arrive à la question de Mme Colinia ayant trait à la période de deux ans après l'obtention du permis de conduire.

Madame, vous avez évoqué la discrimination des conducteurs débutants, qui sont plus sévèrement punis pour une même infraction, que les autres conducteurs.

Comme je viens de l'expliquer, la Cour constitutionnelle a jugé que cette disposition spéciale pour les nouveaux conducteurs n'est pas discriminatoire dès lors qu'elle s'applique à une catégorie objective d'automobilistes qui possèdent leur permis de conduire depuis moins de deux ans et qui ont commis des infractions bien spécifiques et caractérisées par leur gravité (consommation d'alcool ou de drogue, vitesse excessive, délit de fuite, etc.). Ces nouveaux conducteurs sont – il faut le reconnaître – principalement des jeunes conducteurs débutants. Les statistiques montrent que de manière générale, les jeunes conducteurs ont une probabilité disproportionnellement plus élevée d'être impliqués dans un accident de la route. Les accidents impliquant les jeunes conducteurs se caractérisent par le fait qu'ils surviennent le plus souvent la nuit, pendant les week-ends et qu'ils n'impliquent qu'un seul véhicule, ce qui suggère la perte de contrôle du véhicule. Ce sont notamment l'alcool, la drogue ou la vitesse qui, combiné à l'inexpérience et aux attitudes des jeunes (la prise de risque, la recherche de sensations, etc.), augmentent considérablement le risque d'accidents, ce qui n'est pas le cas pour les conducteurs plus âgés et expérimentés.

En ce qui concerne les délais d'attente pour passer les examens, dans la majorité des centres d'examen, le temps d'attente pour présenter un permis de conduire est d'environ six semaines. Cette situation devrait encore s'améliorer puisque seize candidats examinateurs sont en formation au GOCA, ce qui augmentera l'offre d'examens pratiques.

Ce ne sont d'ailleurs pas les automobilistes possédant leur permis depuis moins de deux ans et condamnés à repasser un examen théorique et pratique (en moyenne 600 par mois depuis l'entrée en vigueur de la loi) qui influencent défavorablement les délais d'attente. Pour l'année 2008, il y a eu en moyenne et par mois 24 900 examens théoriques et 16 200 examens pratiques.

En ce qui concerne l'exemple donné d'un étudiant qui roule peu pendant ses études, on ne peut établir des mesures au cas par cas. Chaque personne est différente et se trouve dans des circonstances différentes. On doit s'en tenir aux critères objectifs et mesurables, comme le délai de deux ans à partir de l'obtention du permis de conduire. Il serait, par contre, très complexe, de contrôler l'expérience. Aux Pays-Bas, la période probatoire est de cinq ans.

En ce qui concerne l'impact de cette mesure, qui date seulement du 1^{er} septembre 2007, il n'existe encore aucune étude d'évaluation. Selon moi, cette mesure a un double objectif: d'une part, faire en sorte que les nouveaux conducteurs ne commettent pas d'infraction grave, entre autres par le biais des informations qui sont données dans les auto-écoles ou par les médias, d'autre part, éviter que les conducteurs débutants, qui ont commis une infraction grave et qui ont repassé les examens théoriques et pratiques, retombent dans cette mauvaise attitude.

Le fait d'avoir été condamné à une déchéance du permis de conduire, alors que l'on vient de l'obtenir, et de devoir repasser l'examen théorique et pratique ne peut être vécu comme quelque chose d'anodin dans le chef d'un jeune conducteur. Il me semble important, durant les premières années de conduite, de prendre conscience des responsabilités qui incombent au conducteur d'un véhicule et de développer un style de conduite sûr.

Voilà, monsieur le président, mes réponses aux multiples questions qui ont été posées à ce sujet.

01.06 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Wij delen uw bezorgdheid over de verkeersveiligheid, ook van die drie bewuste doelgroepen. U mag het mij echter niet kwalijk nemen als ik zeg dat het allemaal nogal verwarrend is.

Er worden niet alleen vandaag, maar ook tijdens de bespreking van de beleidsnota, kritische vragen door parlementsleden van de meerderheid gesteld, die uw voorbereidend wetsontwerp discriminerend noemen.

Het is ook allemaal niet zo eenvoudig. Als ik uw uitleg in een notendop samenvat, is er een algemene grens van 0,5 promille in Europa. De afwijking is 0,2 promille. Dat is eigenlijk een nultolerantie. Men hanteert die

afwijking omdat er nog sprake van restalcohol kan zijn.

Tijdens de bespreking van de beleidsnota hebt u naar likeurbonbons verwezen. Het onachtzaam nuttigen ervan kan al leiden tot een alcoholpercentage boven 0,2 promille.

01.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Coq au vin is eleganter.

01.08 **Bruno Stevenheydens** (VB): Naar zulke zaken verwijst u als reden om 0,2 promille te hanteren, wat eigenlijk gelijk staat aan een nultolerantie.

U hebt nog veel werk om op alle kritische vragen van de meerderheid te antwoorden. Wij delen in elk geval uw bezorgdheid.

Wij willen een aanbeveling doen, mijnheer de staatssecretaris. Er zijn veel studies ter zake. De een kan naar een studie verwijzen, de ander naar een andere studie. U verwijst naar een studie van het BIVV. Als het resultaat daarvan van zulk doorslaggevend belang is dat u een wetsontwerp ter zake voorbereidt, dan zou ik willen voorstellen om die onmiddellijk aan de commissieleden te bezorgen, of tenminste te zeggen waar we die kunnen terugvinden. Op die manier kunnen wij in een volgende vergadering meer gerichte vragen stellen en praten wij niet naast elkaar.

Nog een bijkomend vraagje, ook in de beleidsnota van 2009 voorzag u in een wetsontwerp. Dit jaar opnieuw. Gaat het wetsontwerp er dit jaar komen, en wanneer gaat u dat aan de commissie voorleggen?

01.09 **Roland Defreyne** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp dat u zich in uw voorstellen tot verlaging van het alcoholgehalte voor bepaalde doelgroepen vooral hebt laten leiden, en ik kan u daarin volgen, door de Europese regelgeving ter zake.

Ik heb het wel moeilijker met het voorstel voor de doelgroep van de vrachtwagenchauffeurs. Er zijn ter zake immers geen objectieve, statistische gegevens die wijzen op het feit dat alcohol voor die doelgroep een bijkomend gevaar zou betekenen. Daarom stel ik voor het terugdringen van het alcoholgebruik voor die doelgroep aan de beroepsorganisaties over te laten.

01.10 **Françoise Colinia** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

01.11 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Defreyne, ik wil toch wel de bal terugkaatsen. De verenigingen wensen de absolute nultolerantie. Dat is natuurlijk het gemakkelijkste voor de verenigingen, want dan is de chauffeur steeds de kop van jut.

Men kan van een minister natuurlijk veel verwachten, behalve dat hij alle chauffeurs culpabiliseert en dat zij voor het minste pintje dat zij na hun wielerskoers of voetbalmatch op zondagmiddag drinken, als zij dan 's nachts om 04 u 00 vertrekken en ze hebben een ongeluk met zware materiële of andere schade, persoonlijk verantwoordelijk gesteld worden.

Ik zit hier niet om de verzekeringmaatschappijen een paraplu te bezorgen, als u begrijpt wat ik bedoel. Dat moet voldoende duidelijk zijn.

01.12 **Roland Defreyne** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, niet ik, maar u zei dat zij veel grotere risico's lopen dan andere weggebruikers.

Ik verwijs naar de statistieken die u vernoemde. Als die bewijzen dat zij inderdaad een kleiner gevaar vormen, dan moeten we in die zin niet wetgevend optreden door die groep 0,2 promille op te leggen.

01.13 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Men kan niet ontkennen dat het gevolg van een ongeluk met een vrachtwagen of met een bus altijd veel dramatischer is dan een ongeluk met een personenwagen. Dat moeten wij voor ogen houden.

01.14 **Paul Vanhie** (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, waar liggen de grenzen van zulke maatregelen? Met studies kan men alles bewijzen. Er zijn ook studies die beweren dat mannen veel gevaarlijker zijn in het

verkeer dan vrouwen, dat mannen in het verkeer meer misbruik maken van alcohol, dat mensen met een lange rijafstand meer kans op een ongeval hebben dan mensen met een korte rijafstand.

Als we voor elk van deze gevallen een maatregel moeten treffen, dan hebben we nog veel werk. De overheid moet een basiskader opstellen waarin individuen en groepen kunnen functioneren, en niet voor alles en nog wat maatregelen opleggen, die dan ook nog dubieus zijn.

Ik wil nog even een punt aanhalen in uw discussie met collega Defreyne. Bij nultolerantie moet iedereen zijn verantwoordelijkheid dragen en niet meer drinken. Een maatregel van 0,2 promille zorgt voor verwarring: je mag nog iets drinken, maar liever niet.

Ik pleit voor nultolerantie. Dat is ook zo in andere landen. In de Oostbloklanden mag men niet drinken. Die chauffeurs kruipen niet achter het stuur. Zij leven volgens een andere mentaliteit. Wij zijn Vlamingen, mijnheer de staatssecretaris, wij zijn bourgondiërs.

Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen.

01.15 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Vanhie, het Parlement mag in Vorst niet vergaderen want alle parlementairen zouden daar zitten.

01.16 **Paul Vanhie** (LDD): Sommigen hebben een chauffeur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Koen Bultinck** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (nr. 17013)

- de heer **Roel Deseyn** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regionale luchthavens" (nr. 17533)

02 **Questions jointes de**

- **M. Koen Bultinck** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aéroport régional de Courtrai-Wevelgem" (n° 17013)

- **M. Roel Deseyn** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les aéroports régionaux" (n° 17533)

02.01 **Koen Bultinck** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kom nog even terug op een oud dossier, dat ondertussen reeds vele jaren hangende is in dit Parlement. Ik zou kunnen verwijzen naar vragen van een aantal collega's en van mijzelf, ten tijde dat minister Anciaux op uw post zat en ten tijde dat minister Landuyt bevoegd was voor deze materie.

Het gaat over een zeer specifiek geval, met name de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, die in het luchthavenlandschap een beetje een buitenbeentje is. Die luchthaven is immers niet in het samenwerkingsakkoord opgenomen tussen het federale niveau, wat luchtverkeer betreft, en het respectievelijk gewestelijke niveau, in dit concrete geval het Vlaams Gewest. Daardoor levert Belgocontrol niet de klassieke gratis diensten op het vlak van verkeersleiding aan die luchthaven.

De respectievelijke collega's, waaronder ikzelf, hebben vanuit een West-Vlaamse gevoeligheid de respectieve ministers en staatssecretarissen zeer frequent op dit dossier gewezen. Wij hebben erop gewezen dat ter zake minstens sprake is van discriminatie is en dat dit dringend moet worden opgelost.

Mijnheer de staatssecretaris, er is een nieuw element in dat dossier, zijnde de fameuze Europese verordening van 14 november 2009, die Belgocontrol verbiedt om gratis luchtverkeersleiders te leveren aan de regionale luchthavens, waardoor wij uiteindelijk het dossier anders moeten gaan bekijken dan zoals het er oorspronkelijk uitzag. Op basis daarvan hebben een aantal collega's en ikzelf voorstellen van resolutie ingediend.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook akte genomen van de bespreking in deze commissie naar aanleiding van de begroting. U zei toen dat Belgocontrol vanaf januari 2010 een studie zal opstarten om

uiteindelijk de mogelijkheden na te gaan om ook voor Kortrijk-Wevelgem in een gecontroleerd luchtruim te voorzien. Wij moeten echter wel akte nemen van het feit dat in verband met de financiering van de dienst van Belgocontrol, nu toch een concrete regeling moet worden uitgewerkt.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou mijn vraag dus wat willen actualiseren. Ik zou graag, als dit mogelijk is, van u vandaag een strikte timing horen in verband met de studie die u aangekondigd hebt tijdens de begrotingsbesprekingen. U zei dat vanaf januari 2010 Belgocontrol zou nagaan in welke mate ook voor Kortrijk-Wevelgem in een gecontroleerd luchtruim kan worden voorzien. In welke mate en binnen welk tijds kader kunnen wij de afwerking van die studie verwachten?

Voorts is er het samenwerkingsakkoord. Graag kreeg ik thans een stand van zaken in verband met de herziening van het samenwerkingsakkoord tussen het federaal en het gewestelijk niveau.

Mijnheer de staatssecretaris, bovendien is er het fameuze beheerscontract tussen de overheid en Belgocontrol. Er moet ook worden nagegaan in welke mate het beheerscontract aan herziening toe is. Wat is de stand van zaken dienaangaande?

02.02 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is inderdaad helaas een oud dossier, maar allerminst een verouderd dossier. Hoewel de vraag al van een tijdje geleden dateert, is de zaak nog de jongste weken in het parlementair streekoverleg, in het Resoc, met de sociale partners, en op andere fora bediscussieerd. Allen onderstrepen het belang van de luchthaven, die nu kansen kan krijgen, omdat in het Vlaams Gewest met de LOM en de LEM ook stappen vooruit worden gezet voor de ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven. We moeten de zaken op federaal niveau dus absoluut op een goede manier kunnen regelen om die luchthaven alle kansen te geven.

Belgocontrol levert aan de regionale luchthavens van Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende inderdaad kosteloos de diensten voor de luchtverkeersleiding, naar rato van de activiteitsgraad van 1989, zoals ze dat ook doet voor Zaventem.

In 1994 is men op de site Kortrijk-Wevelgem de gebouwen beginnen te gebruiken, maar in 2010 wacht men nog altijd op de dienstverlening van Belgocontrol. Men schat dat het over 18,5 miljoen euro onkosten per jaar zou gaan, ten gunste van de VIER regionale luchthavens samen. Er is inderdaad de Europese verordening en de juridische antwoorden die we in deze zaak moeten formuleren om niet het verwijt van kruissubsidiëring te krijgen.

Ik zou graag van u vernemen hoeveel onkosten Belgocontrol maakte per regionale luchthaven in 2007 en 2008. Welke inkomsten stonden daartegenover?

Bij de bespreking van de beleidsnota hebt u bevestigd dat de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem op dezelfde wijze moet worden behandeld als de andere regionale luchthavens, wat de status inzake dienstverlening betreft. Ik denk dat we die horde reeds hebben genomen. Dat impliceert natuurlijk wel dat de Vlaamse overheid moet instaan voor de vergoeding van de diensten, net zoals dat het geval is voor de andere luchthavens in Vlaanderen.

Er zou deze maand een studie worden opgestart met betrekking tot de organisatie van de dienstverlening voor Kortrijk-Wevelgem.

Hoe zullen we het probleem van de financiering oplossen, waarvoor dringend een oplossing moet worden gevonden? Als daarvoor op korte termijn geen stappen kunnen worden gezet, dan dreigt een heel belangrijk project gehypothekeerd te worden, doordat de aantrekkingskracht er niet zal zijn ten aanzien van de investeerders, de toekomstige verantwoordelijken voor de exploitatie en ontwikkeling van de luchthaven.

Daarom zou ik graag een update krijgen, mijnheer de staatssecretaris, waarvoor ik u bij voorbaat dank.

02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, in antwoord op de vragen kan ik mededelen dat voor het jaar 2007 de kostprijs voor de prestaties van Belgocontrol aan de regionale luchthavens van Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende, 20,1 miljoen euro bedroeg, waarvan, conform het samenwerkingsakkoord van 1989, 16,9 miljoen euro gratis werd geleverd. Het verschil tussen beide bedragen werd door de Gewesten gedragen.

Mijnheer Deseyn, u hebt over de verdeling gesproken. Voor 2007 was dat afgerond 5,6 miljoen voor Antwerpen, 5 miljoen voor Charleroi, 3,9 miljoen voor Luik en 2,4 miljoen voor Oostende. De last was in 2008 al tot 18,3 miljoen opgelopen, waarvan 5,3 miljoen voor Antwerpen, 6,4 miljoen voor Charleroi, 4 miljoen voor Luik en 2,6 miljoen voor Oostende.

De gratis geleverde diensten werden tot nu toe in grote mate via de kruissubsidiëring door de inkomsten uit de en-routeheffingen gefinancierd. Sinds januari 2010, dus sinds een paar dagen geleden, verbiedt het tweede pakket van de Europese reglementering inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim echter elke kruissubsidiëring tussen de kosten van en-routediensten en lokale luchtvaartnavigatiediensten. Daarom moet op korte termijn een nieuwe regeling worden uitgewerkt om Belgocontrol te vergoeden voor de prestaties die voor de regionale luchthavens worden geleverd. Verschillende financieringsscenario's worden thans onderzocht. Zij zullen binnenkort voor overleg aan de betrokken partijen worden voorgelegd.

Een logische regeling zou kunnen zijn dat de vergoedingen worden gedragen, hetzij door de uitbaters van de luchthavens, hetzij door de betrokken gebruikers, hetzij dat de vergoedingen onder beide partijen worden verdeeld.

Wat specifiek de vragen over de luchthaven Kortrijk-Wevelgem betreft, kan ik u mededelen dat voornoemde luchthaven inderdaad niet in het samenwerkingsakkoord van november 1989 is opgenomen. Dat akkoord betrof alleen de regionale luchthavens die op dat ogenblik openbare vliegvelden waren en waarop Belgocontrol reeds actief was.

Er zijn reeds gesprekken gevoerd omtrent de voorwaarden en de modaliteiten op om die luchthaven ook luchtverkeersleidingdiensten en een gecontroleerd luchtruim op te richten. Deze maand zal Belgocontrol daaromtrent een studie opstarten met een voorziene duur van vier maanden.

Voor de financiering van die diensten zal alles afhangen van de oplossing die wordt gevonden voor het probleem van de financiering van Belgocontrol zelf, voor de diensten die op de regionale luchthavens door Belgocontrol worden verzekerd.

Tot daar, mijnheer de voorzitter, het antwoord op de twee vragen.

02.04 Koen Bultinck (VB): Mijnheer de staatssecretaris, op een van mijn vragen kreeg ik een concreet antwoord. Inzake de studie spreekt u namelijk over een timing van vier maanden.

Ik blijf eerlijk gezegd een beetje op mijn honger zitten aangaande de herziening van het samenwerkingsakkoord uit 1989 tussen het federaal niveau en het Vlaams Gewest. Dat samenwerkingsakkoord is aan herziening toe. Daarvan zouden we toch eens werk moeten maken.

Ik zou u in extenso voorlezing kunnen geven van antwoorden van voorgangers op uw departement. Elk van hen had al zeer lang dat hele dossier geconcretiseerd moeten hebben. Ik zou u dus willen stimuleren om minimaal daar werk van te maken. Idem dito, wat het beheerscontract tussen de federale overheid en Belgocontrol aangaat. Een aantal zaken daarin moet bijgestuurd worden.

Mijnheer de voorzitter, op zijn zachtst uitgedrukt, denk ik dat ik moreel verplicht ben om dat dossier verder op te volgen. Te gelegener tijd zal ik de staatssecretaris nog eens lastigvallen met dat concreet dossier. Gezien het algemeen karakter van de antwoorden en gelet op enkele financieringsprocessen die terecht, als gevolg van de Europese verordening, moeten worden herzien, zal deze aangelegenheid moeten worden opgevolgd door deze commissie. Ik zal dus op deze zaak terugkomen.

02.05 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, in tegenstelling tot de vorige spreker meen ik dat wij hier te maken hebben met een echte trendbreuk. Het is de eerste keer dat een staatssecretaris voor Mobiliteit zich zo expliciet engageert wat het principe betreft.

Kortrijk-Wevelgem hoort inderdaad thuis in het rijtje. Belgocontrol heeft daar een taak te vervullen. Jammer genoeg zal de financiering niet meer kunnen geschieden zoals in het verleden. U sprak over een aantal logische regelingen, met drie scenario's, te weten voor uitbaters, gebruikers of beiden. Misschien is er nog een andere logische regeling die een kleinere luchthaven een aantal startkansen kan bieden, eventueel met een fading out van bepaalde overheidstoelagen.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem heeft in het verleden nog geen gebruik kunnen maken van overheidssubsidiëring. Wanneer alle kosten doorgeschoven worden naar de uitbaters of de gebruikers, vrees ik dat het voor vele economische activiteiten op die luchthaven zeer moeilijk wordt om nog tot een goede business case te komen die compatibel is met de nieuwe regeling. Dit thema verdient zeker verdere opvolging.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u alvast bedanken voor het engagement dat u neemt inzake Kortrijk-Wevelgem en voor de verantwoordelijkheid die Belgocontrol op die site zal opnemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een treinstel te Bergen" (nr. 17021)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval te Bergen" (nr. 17073)
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de oorzaken van de ontsporing van een trein in het station van Bergen" (nr. 17256)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval in het station van Bergen" (nr. 17353)
- de heer Éric Thiébaut aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsporing van een trein in het station van Bergen" (nr. 17655)

03 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 17021)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de train à Mons" (n° 17073)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les causes du déraillement d'un train en gare de Mons" (n° 17256)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire en gare de Mons" (n° 17353)
- M. Éric Thiébaut à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déraillement d'un train en gare de Mons" (n° 17655)

03.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag dateert al van een tijdje geleden. Door de ministerwissel en de feestdagen komt die vraag nu bij u terecht en komt ze nu pas aan bod.

Op 19 november laatstleden, om 23.26 uur, kwam een treinbegeleidster om het leven bij een ongeval, meer specifiek door een ontsporing van een trein in een bocht bij het binnenrijden van het station te Bergen op de lijn Doornik-Charleroi. Daarnaast werd ook de conducteur ernstig gewond en een passagier licht verwond van de twintig passagiers die op de trein zaten. Bovendien kwam de trein tot stilstand op een vijftal meter van een aantal huizen.

Men kan zich natuurlijk afvragen wat de echte oorzaken zijn van dit ongeval. Natuurlijk is er van het voorbereidend officieel onderzoeksrapport naar het treinongeval in Bergen al een en ander in de pers verschenen. Men heeft het in de pers over een tweetal zaken. Ten eerste reed de trein veel te snel. Er was sprake van 142 kilometer per uur, terwijl een signaal 60 kilometer per uur had moeten aangeven. Ten tweede zou het te wijten zijn aan een mechanisch defect in de signalisatie: het signaal werkte gewoon niet.

Wat dit laatste betreft, blijf ik toch met een wrang gevoel achter. Een aantal weken geleden heb ik uw collega, de heer Vanackere, nog ondervraagd over de bevindingen van een collega uit het Vlaams Parlement over onbeveiligde en onbewaakte seinkasten. Toen was het antwoord van de minister dat alles wel degelijk veilig was, want als de signalen niet werkten, traden er beveiligingen in werking waarbij er wel hinder ontstond, maar er niet echt een gevaar was. Ik heb hierbij nog vragen.

Waarom deze hoge snelheid bij het binnenrijden van een station? Was daar een oorzaak voor? Had deze trein een vertraging opgelopen? Hoe komt het dat de signalen die 60 kilometer per uur aangeven, niet

werkten? Was dit al lange tijd zo of kan dat niet achterhaald worden? Gebeurt het regelmatig dat men problemen met dergelijke signalisatie heeft?

De voornaamste vraag: wat zijn de conclusies en de eventuele maatregelen die u zult nemen naar aanleiding van dit ongeval?

03.02 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'accident en gare de Mons en novembre dernier délie la colère des conducteurs de trains, mais ne les étonne pas. Pour eux, l'erreur humaine qui est manifestement à l'origine du déraillement aurait pu survenir plus tôt, à de nombreuses reprises et avec des conséquences plus graves encore que la mort malheureuse d'une jeune accompagnatrice. Tout simplement parce que l'erreur est humaine et que ni le matériel roulant, hormis les TGV, ni le réseau ne disposent des équipements optimaux en matière de sécurité ou d'assistance à la conduite.

Infrabel installe actuellement un système de contrôle de la vitesse aux endroits dits "à risque" du réseau: 80 % dudit parcours à risque devrait être équipé d'ici à 2015.

Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi ce délai est-il si long? Quel dispositif d'assistance à la conduite ou d'analyse du parcours la SNCB installe-t-elle sur son matériel? Si ce n'est pas fait, quelles sont les échéances d'installation de ces systèmes?

Il semble également que les conducteurs soient actuellement formés sur des locomotives mieux équipées. Dans la pratique, ils seront pourtant contraints d'utiliser du matériel plus désuet, moins bien équipé. N'y a-t-il pas là un défaut de stratégie? Quels sont les équipements actuellement installés par la SNCB sur ses locomotives? Pouvez-vous nous décrire les grandes lignes et l'agenda des modifications prévues?

Plus généralement, existe-t-il un groupe de travail commun Infrabel-SNCB qui travaillerait à la coordination des mesures à prendre en termes de sécurité?

03.03 Jan Mortelmans (VB): Ik zal bondig zijn. Het feit dat u antwoordt betekent vermoedelijk dat de FOD Mobiliteit en Vervoer ondertussen volledig voor het onderzoek naar spoorwegongevallen bevoegd is. Ik weet dat het vroeger tot de bevoegdheid van de FOD Overheidsbedrijven behoorde. Nu is het dus naar uw diensten overgeheveld.

Is dat proces volledig afgerond? Loopt het naar wens?

Hoe is het ongeval kunnen gebeuren? Welke maatregelen moet men treffen om zulks in de toekomst te vermijden, of om er alleszins voor te zorgen dat de veiligheid maximaal wordt gegarandeerd?

03.04 Eric Thiébaud (PS): Monsieur le secrétaire d'État, l'accident de train survenu en gare de Mons est l'un des pires drames qu'ait connus cette gare. Comme mes collègues l'ont rappelé, le déraillement d'une locomotive a causé la mort d'un accompagnateur de train et provoqué de graves blessures au conducteur et aux passagers.

Il faut saluer le travail du personnel de la SNCB et d'Infrabel qui ont uni leurs efforts à ceux des services de secours et des autorités locales afin de fournir toute l'assistance possible aux voyageurs du train. Cet accident a toutefois plongé les usagers du rail dans une profonde inquiétude. Une collaboration sans faille entre les responsables de la SNCB, Infrabel et les autorités judiciaires doit aboutir le plus rapidement possible à des éclaircissements.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous donner des explications exhaustives sur les circonstances de l'accident en gare de Mons? Avez-vous des renseignements sur les responsabilités dans cet accident? Doit-on incriminer des infrastructures inadaptées? Que comptez-vous faire pour que ce genre d'accident ne survienne plus? Un audit est-il envisagé sur la fiabilité des infrastructures et de l'équipement du rail sur le réseau belge?

03.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Mortelmans, ik zou eerst op uw bijkomende beschouwing willen terugkomen. Met de goedkeuring van de eerste vier wetten omtrent de herverdeling van de bevoegdheden inzake het spoorwegvervoer – alleen in de Kamer, de Senaat volgt – hebben wij in elk

geval politiek reeds de stap gezet om dat soort zaken uit de bevoegdheid van die ene maatschappij te halen en op het niveau van de FOD Mobiliteit te gaan situeren. Strikt juridisch is dat nog niet definitief rond maar politiek is de stap al gezet aangezien de Kamer met de goedkeuring van de wetten vorige donderdag eigenlijk de oriëntatie klaar en duidelijk heeft aangegeven. Zoals u weet werd dat trouwens inhoudelijk door de Europese Commissie en het Europees Parlement gewenst.

Nous sommes profondément attristés par les conséquences tragiques de ce regrettable accident survenu à Mons le 19 novembre 2009. Les pensées du gouvernement vont en premier lieu aux familles des victimes, particulièrement à la famille de l'accompagnatrice du train.

L'enquête judiciaire suit un cours normal; le parquet a procédé au recueil des premières déclarations, confidentielles pour l'instant, et a saisi tous les éléments pour mener cette enquête à bien.

À ce stade, aucune conclusion définitive ne peut encore être tirée quant aux causes réelles de l'accident. Vous comprendrez donc que je m'abstiendrai de tout autre commentaire pour l'instant.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel, et l'entreprise ferroviaire concernée, la SNCB, collaborent activement à l'enquête judiciaire. Les premières constatations d'Infrabel ont montré que la signalisation était conforme aux prescriptions. La sécurité ferroviaire belge pour les trains conventionnels repose en effet sur le respect immédiat par le personnel de conduite de la signalisation latérale lumineuse et fixe. Cette signalisation fonctionnait normalement lors de l'accident de Mons.

L'instrument d'infrastructure d'aide à la conduite appelé "crocodile" ne fonctionnait, quant à lui, pas normalement et n'a pu attirer l'attention du conducteur sur le franchissement d'un signal de limitation de vitesse. Infrabel a pris toutes les mesures nécessaires pour sa réparation dans le respect des procédures prévues dans le Règlement de sécurité de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (RSEIF) et dans le règlement interne d'Infrabel.

Le RSEIF précise que: "Les dispositifs d'aide à la conduite ne sont pas des systèmes de sécurité; ils apportent une aide au conducteur. L'aspect d'un signal ne peut être déduit de l'information transmise par le dispositif de répétition. Le conducteur est responsable de l'observation visuelle des signaux et du respect de leur indication."

Indépendamment de l'enquête judiciaire, de l'enquête de l'entreprise ferroviaire et de l'enquête du gestionnaire de l'infrastructure, les accidents et incidents graves affectant la sécurité de l'exploitation ferroviaire font l'objet d'investigations complémentaires par l'organe d'enquête autonome mis en place au sein du SPF Mobilité et Transports.

Les moyens adéquats ont été mis en œuvre sans délai. Toutefois, ce ne sera que lorsque les éléments probants, légitimement saisis par le parquet, seront disponibles qu'on pourra procéder à des analyses techniques très approfondies et qu'il sera possible, si nécessaire, de proposer des recommandations qui viseront à minimiser les risques d'accident.

L'amélioration de la sécurité de l'exploitation ferroviaire reste un objectif prioritaire du gouvernement. Tous les moyens sont et seront mis en œuvre pour qu'il en soit bien ainsi. Par exemple, en ce qui concerne l'infrastructure, Infrabel déploie le système TBL1+ de protection de la marge des trains. Il couvrira 50 % du réseau en 2011 et 80 % en 2013. Ce système offrira deux avantages par rapport au système actuel. Les crocodiles, à savoir les capteurs physiques sur les voies, seront complétés par des balises, d'où une fiabilité accrue. Ensuite, une fonction "stop" sera installée sur chaque feu de telle sorte que lorsqu'un train franchira un feu rouge, le système procédera à un freinage d'urgence automatique.

Ce dispositif est une première étape dans l'implantation du système européen ECTS. Ce dernier permettra une surveillance continue de la vitesse des convois.

Je tiens à souligner que le plan d'urgence a parfaitement fonctionné. Toutes les instances concernées ont réagi très promptement et avec un très grand professionnalisme. Je souhaite remercier toutes celles et ceux qui ont agi de la sorte dans des circonstances parfois difficiles.

Dans ce contexte, je voudrais également mettre en évidence l'excellente collaboration entre les TEC de Mons et la SNCB qui a permis de mettre en place très rapidement des navettes de substitution par autobus

afin de limiter au minimum les inconvénients pour les voyageurs. De son côté, le groupe SNCB a apporté toute son assistance aux victimes et à leurs familles. Il a pris à sa charge tous les frais médicaux en attendant que les responsabilités soient définitivement établies. Il a également mis à disposition une cellule d'assistance psychologique et sociale qui était présente la nuit même de l'accident et qui reste active pour accompagner et soutenir les personnes qui sont touchées par ces pénibles circonstances.

03.06 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik begrijp uw stelling. U zegt dat er momenteel nog geen enkele definitieve conclusie getrokken kan worden. Hoe lang zal dat nog duren? U zegt dat u diepbedroefd bent. Dat zijn wij allemaal, mijnheer de staatssecretaris. De hulpdiensten hebben schitterend samengewerkt en in zeer moeilijke omstandigheden puik werk geleverd. Dat vinden wij allemaal. Hoe erg de gebeurde zaken ook zijn, het belangrijkste is dat er dringend conclusies worden getrokken en maatregelen worden genomen. Dat was de essentie van mijn vraag.

Het verheugt mij dat u reeds een aantal maatregelen aankondigt, onder andere het invoeren van het ECTS. Wij moeten echter opletten. Ik heb de beleidsnota's van de NMBS gelezen en vastgesteld dat er een opeenvolging van grote problemen is. Er waren problemen met de weerstoestanden, de veiligheid, de vertrekprocedures, de seinhuizen en de stiptheid. Dat zijn allemaal prioriteiten. Ik vraag mij af wanneer die prioriteiten ooit eens echt goed aangepakt zullen worden. Als er nog veel dergelijke ongevallen zullen gebeuren, dan zal men op termijn een angstgevoel creëren. Wij moeten proberen om de trein als openbaar vervoersmiddel bij de bevolking te promoten. Als er zich veel dergelijke ongevallen zullen voordoen, dan zal men het omgekeerde effect krijgen.

03.07 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse très complète.

Il est clair que notre but n'est pas de faire porter la responsabilité à quiconque, que ce soit le conducteur ou le personnel de la signalisation. L'important est de tirer des conclusions pour que ce phénomène ne se reproduise plus. Là selon moi se trouve l'essentiel.

J'ai pris acte de tous les investissements qui vont être consentis sur le réseau pour améliorer la sécurité. J'espère qu'ils se concrétiseront dans un délai le plus court possible.

03.08 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn uitgebreid antwoord. Ik sluit mij aan bij de repliek van collega Lavaux dat wij lering moeten trekken uit hetgeen is gebeurd en nog eventjes wachten.

Ik kom misschien voor een stuk tegemoet aan de opmerkingen van collega De Groote als ik zeg dat het niet slecht zou zijn om binnen een aantal maanden een volledige commissiebespreking te wijden aan de veiligheid op het spoor. Naar aanleiding van dit ongeval heb ik de commissieverslagen van het ongeval van 7 of 8 jaar geleden in Pécrot nog eens nagelezen. Het ging toen om een dramatisch ongeval waarbij 8 mensen om het leven zijn gekomen. Ik heb kunnen vaststellen in de commissieverslagen dat de heer Schouppe toen een aantal maatregelen aankondigde. U was toen nog geen minister van Overheidsbedrijven, maar u hebt wel een aantal maatregelen aangekondigd die op korte, middellange en lange termijn zouden worden geïmplementeerd.

Het lijkt mij dan ook belangrijk om als commissie die aangekondigde maatregelen eens te bekijken. Ik denk dat dit heel belangrijk is om te vernemen hoe het zit met de veiligheidsmaatregelen die werden genomen en welke van de investeringen, die werden aangekondigd, ook werden geïmplementeerd. Ik zal hierover desgevallend een brief schrijven aan de voorzitter om in een van de volgende maanden daaraan toch eens een bespreking te wijden als het onderzoek van dit ongeval volledig is afgerond.

03.09 Eric Thiébaud (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Comme mon collègue David Lavaux, je dirai qu'au-delà de la recherche des responsabilités dans ce dossier, l'important est de tirer des conclusions pour l'avenir. Dans votre réponse, vous parlez de la mise en œuvre d'un système de freinage automatique. Je trouve cela très intéressant. Avez-vous une idée du délai de mise en œuvre de ce dispositif?

03.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Comme je l'ai indiqué dans ma réponse, en 2011 quelque

50 % du réseau disposera déjà du TBL1+ et en 2013, ce sera 80 %. M. Mortelmans citait l'accident de Pécrot. C'est l'impossibilité de freiner le train au départ d'un point central qui a empêché d'éviter cette collision. Nous voulons empêcher cela. L'enquête en cours doit nous apprendre comment certains accidents peuvent encore se produire malgré les précautions prises dans le passé.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Jambon aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 17036)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de resultaten van de audit over de werking van Belgocontrol" (nr. 18162)

04 Questions jointes de

- M. Jan Jambon au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 17036)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les résultats de l'audit sur le fonctionnement de Belgocontrol" (n° 18162)

04.01 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag was al ingediend eind november en gaat over de audit die bij Belgocontrol is uitgevoerd en die rond 15 december af zou zijn. Die datum is nu verstreken. Vandaar mijn vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, is het definitieve rapport van de audit bij Belgocontrol reeds klaar? Is het bedoeling om dat rapport aan de Kamer, misschien in onze commissie, voor te stellen? Als het rapport nog niet klaar is, is dan al een tussentijds rapport afgeleverd? Kunt u ons een idee geven van de teneur en de conclusies van dat rapport?

04.02 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en octobre dernier, je vous interrogeais sur les inquiétudes des contrôleurs aériens de Belgocontrol qui accusaient leur direction d'une surcharge de travail et menaçaient de prolonger la grève entamée dans la soirée du 25 septembre 2009 qui avait paralysé les mouvements à l'aéroport de Bruxelles-National.

Vous avez rapidement rencontré les parties concernées et celles-ci se sont accordées pour renouer avec la concertation. D'après vous, les tensions de la fin du mois de septembre résultaient surtout de malentendus entre la direction et le personnel. Ces malentendus combinés à la préparation d'un prochain contrat de gestion vous ont décidé à commander un audit sur la politique mise en œuvre au sein de Belgocontrol. Cet audit a été commandé à un bureau d'experts indépendants.

Monsieur le secrétaire d'État, les résultats de cet audit devaient vous parvenir en décembre. Les avez-vous reçus? Pouvez-vous nous les commenter? Quelles initiatives vous inspirent-ils? Enfin, cet audit influencera-t-il la préparation du prochain contrat de gestion?

04.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, de studie die het beleid en de werking van Belgocontrol doorlicht, heb ik nog niet. Die zou bijna afgerond zijn. Men heeft ze mij beloofd voor midden januari. Ik zou de presentatie van de conclusies dus zeer binnenkort moeten krijgen.

Ik hecht enorm veel belang aan die studie, omdat – de heer Lavaux heeft er al op gewezen – er enerzijds, mistevredenheid is bij het personeel van Belgocontrol en anderzijds, ik moet vaststellen dat de tarieven die Belgocontrol aanrekent, niet bij de laagste van West-Europa zijn. Dat is een eufemisme. Ik stel ook vast dat Belgocontrol beweert dat het bedrijf het financieel zeer moeilijk heeft. Dat brengt mij ertoe de cijfers van het interne beheer grondig door te lichten om te zien waar wij naartoe gaan.

Op dit ogenblik komt het er immers op aan Belgocontrol duidelijk te maken waar wij naartoe willen. De Europese Commissie wil naar een enig luchtruim. Dat betekent dat er binnen Europa een taakverdeling moet komen voor wie wat moet doen in dat enig luchtruim. Ik beschouw het als een opdracht ervoor te zorgen dat Belgocontrol in de toekomst in het belang van de werkgelegenheid in het bedrijf degelijk werkt. Onze Belgische controlediensten in Brussel kunnen daarin een rol spelen, door te vergelijken op basis van de kostprijs van de prestaties en op basis van de kwaliteit van de prestaties. De resultaten van de

doorlichting moeten ons toelaten een traject voor te stellen dat de toekomstige concurrentiepositie van Belgocontrol zal versterken in het licht van zowel de nationale als de internationale besluitvorming. Ze moeten ook als basis dienen voor de volgende beheersovereenkomst die we met Belgocontrol in de loop van dit voorjaar zullen sluiten.

Ik zal dus gretig gebruikmaken van die analyse en daar de elementen uithalen die ik nuttig en noodzakelijk acht voor de onderhandelingen over het derde beheerscontract. Vervolgens zal ik aan de commissie toelichting geven over het wat en het waarom van de nieuwe maatregelen die ik voorstel, om maar duidelijk te maken dat het er ons echt om te doen is België de – misschien bescheiden, dat weten wij nog niet – rol te laten spelen die in FABEC – 6 West-Europese landen – of eventueel in een ruimer geheel gespeeld kan worden.

Ik vraag u om er begrip voor op te brengen dat ik dienaangaande vandaag niet alle kaarten op tafel leg. Ik moet eerst beschikken over de grondige analyse van de doorlichting die ik gevraagd heb.

04.04 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb nog twee bemerkingen. Als ik goed ben ingelicht, hebt u intussen wel al een tussentijds rapport gekregen. Dat was tenminste voor eind november beloofd. Als ik u goed beluisterd heb, komt u wel met uw beleidsopties voor het nieuwe beheersplan naar het Parlement, maar niet met de resultaten van de studie. Ik betreur dat, want ik meen dat wij recht hebben op die doorlichting van Belgocontrol. Er is immers een verschil tussen de doorlichting en de conclusies die u daaruit trekt om een beheerscontract op te stellen. Ik herhaal dus mijn vraag of het ook mogelijk zou zijn om inzage te krijgen in de studie van KPMG zelf.

04.05 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nous resterons très attentifs à cette analyse et à la traduction que vous en ferez en termes de contrat de gestion. J'espère que tout cela arrivera à rencontrer les trois objectifs que vous avez définis, à savoir apaiser les tensions avec le personnel, assurer une viabilité financière à l'entreprise Belgocontrol et faire en sorte qu'elle en sorte renforcée dans un cadre européen. C'est ce que nous souhaitons.

04.06 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik had u nog een punctuele vraag gesteld.

04.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, tout d'abord en réponse à M. Lavaux, je préciserai que la fiabilité financière de l'entreprise est une chose, en assurer l'avenir en est une autre. En effet, la fiabilité sous-entend ce que le secteur public est prêt à affecter pour l'assurer. Vous admettez que, de temps en temps, il faut partir d'une autre réflexion!

Mijnheer Jambon, ik heb uw vraag zeer goed begrepen, maar ik zou uit de studie graag beleids- en beheersconclusies trekken. Ik zal ze u niet ontfeggen. Dat begrijpt u wel. Anderzijds wil ik ook niet dat de negotiatie tussen Belgocontrol en de overheid op basis van publieke elementen moet gebeuren. De informatie zal u te gelegener tijd gegeven worden, zoals u verlangt. Dat is evident.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Vraag van de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles bij letselongevallen" (nr. 17083)

05 Question de M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie après un accident avec blessés" (n° 17083)

05.01 Roland Defreyne (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, verkeersveiligheid is uiteraard een topprioriteit. De minister van Binnenlandse Zaken heeft daarvan terecht een basistaak voor de politie gemaakt.

Rijden onder invloed in combinatie met een overdreven snelheid is een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen met een lichamelijk letsel. De verhoging van de alcoholcontroles heeft een positief effect op het aantal verkeersongevallen en dat wordt bewezen door de BOB-campagne tijdens de eindejaarsperiode.

In 2007 is vastgesteld dat 49 % van de bestuurders die bij een letselongeval waren betrokken, ook daadwerkelijk een alcoholtest hebben moeten afleggen.

Sinds 2003 is een sterke stijging van deze alcoholcontroles waar te nemen. In 2003 werd amper 27 % van het aantal bestuurders getest. Deze stijging is uiteraard nog geen reden tot juichen, want meer dan de helft van de bestuurders wordt niet gecontroleerd.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u niet van oordeel dat een alcoholcontrole bij een letselongeval standaard zou moeten gebeuren? Zo ja, op welke termijn kan dat worden verplicht? Zo neen, kunt u dit uitvoerig motiveren?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Defreyne, in de wegverkeerswet wordt bepaald dat elke persoon die betrokken is bij een verkeersongeval aan een alcoholcontrole kan worden onderworpen.

Ingevolge de circulaire 08/2006 COL van de minister van Justitie en het College van procureurs-generaal, die in werking is getreden in maart 2006, is de politie verplicht om elke bestuurder die betrokken is bij een verkeersongeval aan een alcoholcontrole te onderwerpen, ongeacht of het gaat om een verkeersongeval met doden of gekwetsten dan wel met louter materiële schade en ook al zijn er geen aanwijzingen van alcoholgebruik. Dit verklaart de grote stijging van het aantal gecontroleerde bestuurders, namelijk 49 % in 2007, ten opzichte van de door u geciteerde 27 % in 2003.

Het feit dat slechts één op twee bestuurders betrokken bij een ongeval effectief wordt gecontroleerd heeft wellicht te maken met het feit dat wanneer de bestuurders ook slachtoffer zijn en bijvoorbeeld naar het ziekenhuis worden afgevoerd, zij niet aan een alcoholcontrole worden onderworpen. Uiteraard geldt dit ook voor de bestuurders die overleden zijn of wanneer er andere omstandigheden zijn waardoor de test niet kan worden uitgevoerd.

Om dit te ondervangen werd in de wet van 31 juli 2009 betreffende de invoering van de speekseltesten op drugs in het verkeer er ook n voorzien dat voor het rijden onder invloed van alcohol ook nog achteraf een bloedproef kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld wanneer het slachtoffer in het ziekenhuis is opgenomen. De deur is op dat vlak dus opengezet.

05.03 **Roland Defreyne** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit antwoord volstaat en is bevredigend.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 **Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction des quads" (n° 17139)**

06 **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verbod op quads" (nr. 17139)**

06.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je reviens sur la problématique de l'interdiction ou plutôt d'une meilleure réglementation de la circulation des quads dans nos communes.

Vous avez déjà été appelé à prendre attitude par rapport à l'interdiction que certaines communes avaient désiré introduire dans leurs règlements généraux de police, notamment la Ville d'Anvers et plusieurs communes bruxelloises.

Réagissant, à juste titre selon moi, à ces propositions, vous aviez alors annoncé d'abord que le quad n'est pas un véhicule en soi, ni une catégorie spécifique reprise dans le Code de la route. Selon sa cylindrée, il dépend soit de la réglementation des motos, soit de la réglementation des voitures. Vous préféreriez donc engranger deux mesures: la création d'une catégorie "quad" dans le Code de la route et l'instauration d'un panneau de circulation propre concernant ce véhicule.

Je souhaitais donc vous interroger sur l'état d'avancement de vos réflexions en la matière.

06.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, comme vous l'avez

signalé, actuellement le quad n'est pas repris comme faisant partie d'une catégorie de véhicule dans la législation routière.

Si l'on se réfère à ses caractéristiques techniques, un quad est soit une motocyclette, soit un quadricycle à moteur, soit un tracteur agricole. En raison de ces diverses caractéristiques techniques et des différentes autorisations prévues pour les quads, il n'est pas opportun de regrouper ces différents types de véhicule en une seule catégorie.

Jusqu'à ce jour, il n'existe aucun panneau de signalisation concernant un quadricycle à moteur qui représente de loin le plus grand groupe de ce type de véhicule et qui fait en fait l'objet de nombreuses remarques formulées par les responsables des villes et communes. Toutes les autres catégories disposent d'un panneau de signalisation spécifique.

Mon administration travaille actuellement au développement d'un tel panneau de signalisation. Dans la nouvelle législation en matière de circulation routière, des caractéristiques spécifiques seront reprises pour ce matériel.

06.03 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité active des véhicules" (n° 17140)

07 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de actieve veiligheid van voertuigen" (nr. 17140)

07.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, de nos jours, les véhicules automobiles offrent un niveau de sécurité sans cesse plus élevé. Citons pour exemples l'ABS, le dispositif anti-patinage, l'airbag, etc.. La liste est encore longue.

Certains systèmes voient le jour et concernent ce qu'on appelle la sécurité active ou la conduite assistée des véhicules, qui fait donc usage de la technologie pour éviter l'accident. Cette piste s'avère intéressante. Ainsi, en cas de fatigue ou de déconcentration lors de la conduite, le véhicule pourrait être plus facilement maîtrisé. De même, les outils de régulation de la vitesse ou de la communication route-véhicule peuvent aider à davantage limiter le nombre d'accidents. Ces technologies sont en plein essor.

Monsieur le secrétaire d'État, prévoyez-vous, peut-être avec votre collègue de la Politique scientifique, d'encourager la recherche et le développement de logiciels étudiés en vue d'éviter les accidents grâce à des corrections d'erreurs de conduite? Dans un même ordre d'idées, envisagez-vous de considérer une prime lors de l'acquisition de véhicules disposant de technologies avancées de sécurité, à l'instar de ce que nous avons fait pour les véhicules propres?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Baeselen, en ce qui concerne la politique scientifique belge, je me permets d'attirer votre attention sur le fait que les développements concernant de nouveaux véhicules se font généralement aux niveaux européen et international dans le cadre d'une harmonisation en constante évolution, et la Belgique y participe d'ailleurs activement.

Sur le plan européen, je me réfère volontiers aux programmes-cadres de recherche européens qui se suivent. Des millions d'euros sont investis, depuis des années, dans la recherche et le développement de technologies pour le transport. Le contenu de ce programme est défini par la Commission en accord avec les États membres. Ces programmes sont ouverts à toutes les institutions, tous les entrepreneurs et tous les centres de recherche en Europe et, par conséquent, aussi en Belgique. Comme exemple, dans ce contexte européen, je voudrais citer l'ITS, *Intelligent Transport System*, une notion qui couvre des technologies d'information et de communication qui s'appliquent à l'infrastructure du transport et aux véhicules afin de rendre le trafic plus sûr, plus efficient, plus fiable et plus écologique.

Pour répondre à votre deuxième point, aucune prime n'est prévue à l'heure actuelle. D'une part, les constructeurs doivent être encouragés afin qu'ils fournissent les dispositifs de sécurité tant actifs que passifs

dans leur version standard, ce qui devient possible par la continuité des projets tant au niveau européen qu'international et qui mènent à des règlements contraignants. D'autre part, l'acheteur potentiel doit aussi porter son attention sur des modèles disponibles effectivement équipés de ce dispositif de sécurité. Il appartient au consommateur de bien s'informer à ce propos, par exemple en se renseignant sur l'Euro NCAP, *European New Car Assessment Program*, pour ce qui concerne la sécurité passive tout en gardant bien entendu à l'œil la sécurité active.

Le **président**: Monsieur le secrétaire d'État, M. Baeselen semble satisfait de votre réponse et ne souhaite faire aucun commentaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les plaques minéralogiques européennes" (n° 17141)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dissensions au sein du gouvernement au sujet de la couleur des plaques minéralogiques" (n° 17354)

- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la plaque minéralogique européenne" (n° 17569)

- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le prix de la plaque d'immatriculation européenne" (n° 17712)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese nummerplaten" (nr. 17141)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onenigheid binnen de regering over de kleur van de nummerplaten" (nr. 17354)

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese nummerplaat" (nr. 17569)

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de prijs van de Europese nummerplaat" (nr. 17712)

08.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, cette question a été reportée à plusieurs reprises et entre-temps une décision est intervenue à propos des plaques minéralogiques européennes. Je ne vais donc pas revenir sur la question, monsieur le secrétaire d'État. Je vais seulement profiter de votre venue devant la commission pour examiner avec vous où en est ce dossier sur le plan des procédures (notamment des appels d'offres lancés) et vous demander quand on peut espérer la mise en circulation sur nos routes de véhicules immatriculés avec les nouvelles plaques minéralogiques européennes? Est-ce pour mai ou juin comme annoncé? Tiendra-t-on ce délai? Je vous épargnerai toutes mes autres questions qui sont devenues sans objet.

08.02 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vragen komen thans nog aan bod, hoewel wij over dit onderwerp reeds van gedachten konden wisselen tijdens de begrotingsbesprekingen. Ik ben de antwoorden erop nagegaan. Aansluitend bij de opmerking van collega Baeselen had ik graag vernomen of ter zake verandering is gekomen. Kunt u ons thans meer informatie verstrekken dan tijdens de begrotingsbesprekingen?

08.03 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal mijn vraag niet opnieuw stellen.

Onze bekommernis gaat uit naar de kleinhandelaars. Wat is de huidige stand van zaken? Hebt u rekening gehouden met deze categorie? Ik heb die vraag vroeger al gesteld en nu zou ik er graag een antwoord op krijgen.

08.04 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer De staatssecretaris, aan de nieuwe nummerplaat hangt een prijskaartje vast. In dat verband zei u tijdens de bespreking van de beleidsnota dat er een bedrag van ongeveer 20 euro naar voren wordt geschoven, maar dat het definitieve bedrag pas na afloop van de openbare aanbesteding voor de uitreiking van de nummerplaat wordt vastgelegd. Nochtans is de inschrijvingsretributie in 2006 in ons land afgeschaft.

Hoe verloopt zulks in andere landen? Wordt daarvoor ook telkens een bedrag gevraagd?

Waarom deze retributie?

08.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, ik kan niet ontkennen dat er rond de keuze van de kleur van de Europese kentekenplaat binnen de regering van gedachten werd gewisseld. De definitieve beslissing hieromtrent zal worden genomen bij de toewijzing van de concessieovereenkomst. Dit zal zeer binnenkort gebeuren. Dit neemt niet weg dat wij ondertussen werken aan de verdere bewijsvoering van de verantwoording.

Les motivations à l'origine du changement de couleur proposé sont une meilleure lisibilité des plaques d'immatriculation afin de permettre une meilleure identification et un renforcement de la sécurité routière. Une lisibilité améliorée contribuera à une meilleure détection des véhicules volés, des véhicules non assurés et des véhicules n'ayant pas été présentés au contrôle technique.

Elementen met betrekking tot het toezicht op de markt, als ik het zo mag omschrijven, hebben er ons dus toe aangezet om het netwerk dat de politie heeft, waarmee wordt toezicht gehouden op het verkeersnet, zo vertrouwensvol mogelijk te maken.

De aangerekende prijs voor de kentekenplaat zal de productie- en verzendingskosten moeten dekken. Dat staat dus los van de voorziene inschrijvingsretributie. Het is de inschrijving die gratis was. Ik weet niet of u er voorstander van bent dat alles gratis moet zijn. U weet dat gratis niet bestaat; het werd door de belastingbetaler betaald, niet door de autobezitter. Ik wil opnieuw invoeren dat de kentekenplaat wordt betaald. Ik geef in alle eerlijkheid toe — ik heb dat ook gezegd in de commissie, mijnheer Mortelmans — dat ik eventueel kon overwegen om de twee platen te laten afleveren, maar we zitten in elk geval met het feit dat wij nog altijd instellingen nodig hebben, meestal kleinhandelaars, die een derde en vierde plaat kunnen maken voor aanhangwagens of bij verlies of beschadiging. Men mag dat niet uit het oog verliezen. Daarom hebben wij de voorkeur gegeven aan het bestaande systeem, waarbij de aflevering van de voorplaat ook in de toekomst verder door de kleinhandelaars zal gebeuren. Wij zullen bij die gelegenheid wel minimumnormen vastleggen om de kwaliteit van de reproductie van de plaat te garanderen en om de erkenning van de uitvoerders aan welbepaalde contraintes te onderwerpen.

Dat is de basisfilosofie. Het zal in de toekomst nog altijd één nummerplaat zijn, maar wij willen gespreid de mogelijkheid behouden dat men de tweede of bijkomende nummerplaat, die men voor om het even welke reden moet of wil hebben, zelf kan laten produceren.

08.06 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le ministre, j'ai peut-être été inattentif. En ce qui concerne la date ...

08.07 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Comme je l'ai déjà dit, je souhaiterais lancer le tout pour le 1^{er} juillet, date à laquelle la Belgique assumera la responsabilité de la présidence européenne.

08.08 **Xavier Baeselen** (MR): Quel symbole, monsieur le ministre!

08.09 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: En effet!

Le **président**: Vous pourriez réserver la première pour le président Van Rompuy.

08.10 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Oui, s'il a une voiture immatriculée en Belgique.

08.11 **Jan Mortelmans** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb goed begrepen dat de beslissing over de kleur nog altijd genomen moet worden. Mocht u er op het ogenblik van de aanbesteding nog niet uit geraken, dan weet u dat de Franstaligen rood en wit willen, terwijl u zelf grote voorstander bent van zwart en wit. Ik wil een compromisvoorstel formuleren, dat u trouwens vermeld hebt tijdens de begrotingsbesprekingen, namelijk zwart en geel. Ik denk dat iedereen dan tevreden kan zijn.

Die discussie bewijst toch maar weer eens dat alles, maar dan ook echt alles in dit land, communautair is. Dat is eigenlijk het enige goede aan het incident.

08.12 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik resumeer. De achterste nummerplaat wordt geleverd door het nationaal niveau, als ik dat zo mag zeggen, en wordt te betalen door de eigenaar, niet meer door de belastingbetaler tout court. De volgende nummerplaten worden door de kleinhandel geleverd.

08.13 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: En betaald door de klant.

08.14 Paul Vanhie (LDD): Ja, waarschijnlijk wel!

Ik wil u ervoor bedanken dat u met onze verzuchting rekening hebt gehouden.

08.15 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de staatssecretaris, sta me toe een samenvatting te maken inzake de kostprijs. Het verschil tussen de huidige plaat en de toekomstige Europese plaat zal ongeveer 20 euro bedragen. Momenteel wordt de nummerplaat namelijk gratis verstrekt. Het gaat over een retributie die in 2006, toen uw partij in de oppositie zat, werd afgeschaft. Nu wordt die retributie kostprijs genoemd, dus op een andere manier heringevoerd.

Wie in de kleinhandel een tweede nummerplaat zal laten maken, zij het voor de wagen vooraan of voor op een aanhangwagen, zal niet aan een kostprijs van 20 euro komen.

08.16 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Stevenheydens, u mag niet vergeten dat in die prijs het gehele beheer, de verzending en zo meer, inbegrepen zit. Ik houd er niet aan – daar ben ik zeer open en eerlijk in – om alles af te wentelen op de anonieme overheid, die dan maar moet zien hoe de eindjes aan mekaar geknoopt moeten worden. Voor een specifieke dienstverlening, die dus niet algemeen van aard is, maar op specifieke klanten gericht is, heb ik graag dat de prijs van de prestatie betaald wordt door degene die er echt voordeel van heeft.

08.17 Bruno Stevenheydens (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dat wil dan eigenlijk zeggen dat iets wat in 2006 door de regering met veel tromgeroffel afgeschaft werd, nu opnieuw wordt ingevoerd. Dat is een logische en eerlijke uitleg, toch?

08.18 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dat lijkt mij nogal begrijpbaar, ja.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le trafic illégal de plaques Z" (n° 17159)

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de fraude met Z-platen" (nr. 17159)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, une pratique de trafic illégal de plaques Z semble se développer dans le Hainaut, tout particulièrement dans la région du Centre. Il semblerait que des garagistes proposent contre rémunération la location de véhicules à des particuliers en défaut d'immatriculation pour leur permettre de passer au contrôle technique. Cette pratique, doublement illégale puisqu'elle favorise aussi le marché noir de la voiture d'occasion, provoque la colère des responsables du contrôle technique, entre autres de La Louvière mais sans doute bien au-delà.

En effet, pour éviter ces malversations, vous avez demandé à ces responsables de vérifier que l'identité du conducteur correspond à celle référencée pour la plaque d'immatriculation. Or, n'étant pas assermentés, ils n'ont pas autorité pour effectuer ce contrôle et ils pourraient d'une certaine manière s'en rendre complices si malgré l'infraction demandée, ils effectuent le contrôle technique demandé.

Comment les contrôleurs techniques doivent-ils réagir pour que les contrevenants ne puissent faire contrôler leur véhicule et pour que le délit soit constaté et sanctionné dans la mesure où ils ne sont pas agents de la force publique? Comment pouvez-vous améliorer le dispositif de lutte anti-fraude en la matière en assurant aux professionnels du contrôle technique un confort accru dans leur pratique quotidienne? Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous améliorer le dispositif anti-fraude par arrêté royal par exemple?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Flahaux, il est exact que les contrôleurs techniques demandent aux personnes présentant un véhicule muni de plaques "marchand" la preuve qu'elles sont titulaires de cette plaque ou qu'elles sont le préposé du titulaire dans le cadre d'une entreprise. Il ne s'agit donc pas d'un contrôle d'identité proprement dit.

Ainsi, on a voulu faire arrêter le trafic illégal des plaques Z, parfois louées à des particuliers en défaut d'immatriculation afin de leur permettre de passer le contrôle technique. En général, il semble que la solution proposée soit très satisfaisante (d'après le GOCA - Groupement des centres de contrôle technique). Si le titulaire de la plaque Z ne correspond pas, le véhicule est refusé au contrôle technique; si l'on constate qu'une plaque est présentée à plusieurs reprises par des conducteurs différents, le centre de contrôle technique a la possibilité d'appeler la police.

D'ailleurs, on me signale que certaines stations de la région dont vous parlez ont développé des collaborations avec la police précisément dans ce cadre.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse qui me satisfait. Plutôt que de devoir passer par un nouvel acte législatif, via arrêté royal ou via une autre voie, une collaboration avec la police peut effectivement rencontrer mon attente.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conditions de formation à la conduite automobile" (n° 17162)**

- **Mme Françoise Colinia au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du permis de conduire B" (nos 17200 et 17322)**

10 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rijopleidingsvoorwaarden" (nr. 17162)**

- **mevrouw Françoise Colinia aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van het rijbewijs B" (nrs. 17200 en 17322)**

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le mercredi 11 novembre, un jeune homme de 22 ans, qui apprenait à conduire en filière libre, a renversé mortellement deux étudiantes à vélo et en a blessé très grièvement une troisième à Oosterzele. Le jeune homme qui était sous l'influence de l'alcool et roulait à une vitesse excessive, a été remis en liberté sous conditions le mercredi soir.

Nombre de commentateurs se sont querellés quant à la formation en filière libre. Certains remettent en cause un possible renforcement du monopole des auto-écoles, arguant du risque de hausse des prix au détriment des consommateurs désireux de se former à la conduite pratique, avec la peur d'une entente sur les prix entre auto-écoles. D'autres craignent la suppression de la filière libre et l'alternative intéressante de la filière libre professionnalisée avec présence d'un instructeur de conduite breveté, garante d'efficacité en termes de prévention des accidents de la route. Ce qui est aussi remis en question, c'est le raccourcissement de la durée d'apprentissage, depuis 2006.

Monsieur le secrétaire d'État, au-delà de cet événement dramatique dont l'enquête nous dira si la raison en est due à la faiblesse de la formation du conducteur ou à son état d'ébriété et à sa vitesse de conduite, ces différentes lectures montrent la complexité de la gestion de ce dossier où il faut garantir l'accès à une formation à la conduite automobile pour tous, tout en garantissant une efficacité optimale de celle-ci afin d'assurer la plus grande sécurité possible à tous les usagers de la route.

Je vous ai déjà interpellé sur le manque de moniteurs auto-école qui ne permettrait pas en l'état actuel de rebasculer vers la formation en auto-écoles. Comment comptez-vous réformer la formation à la conduite dans notre pays afin de faire de nos conducteurs des personnes aguerries au volant de leur véhicule?

Comment comptez-vous réglementer la durée, la forme, les conditions de formation des candidats au permis de conduire?

Quels moyens humains et financiers comptez-vous mobiliser pour améliorer rapidement le nombre et la qualité des différents moyens d'apprendre à conduire?

Comptez-vous, éventuellement, réaliser un mixage entre les différentes formes d'apprentissage afin de sécuriser au maximum cette formation?

Vous avez annoncé le 12 novembre attendre l'avis d'un comité de réflexion pour faire des propositions. Avez-vous, à l'heure où je vous interpelle – j'ai déposé la question le 25 novembre –, des réponses à nous donner en la matière?

10.02 **Françoise Colinia** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question a également été déposée le 30 novembre.

Monsieur le secrétaire d'État, lors de la réunion plénière du 12 novembre 2009, vous avez évoqué votre volonté de réformer le permis de conduire B.

Face à la réforme que vous envisagez, plusieurs questions me viennent à l'esprit. Ainsi, vous avez émis l'idée que toute personne voulant passer son permis de conduire devra passer par une formation de base donnée par des professionnels. Ne pensez-vous pas que cette décision engendrera un monopole des auto-écoles? Avez-vous envisagé des mesures pour éviter cela? Disposez-vous de chiffres prouvant que les personnes qui suivent leur formation pour le permis de conduire en auto-école ont moins d'accidents que celles qui passent par la filière libre? Si oui, lesquels? Avoir recours à une auto-école pour passer son permis de conduire engendre un certain coût qui n'est pas supportable pour tout le monde. Avez-vous envisagé de réduire le coût des cours de conduite si vous persévérez dans votre volonté de réformer le permis de conduire B?

Par ailleurs, après avoir suivi cette formation donnée par des professionnels, vous proposez que les apprentis conducteurs soient accompagnés par des personnes qui répondent à certains critères en limitant précisément le nombre de ces personnes accompagnatrices. Quelle mesure envisagez-vous de mettre en place pour contrôler ces accompagnateurs alors que les centres d'examen de permis de conduire ne peuvent pas répondre à la demande? J'ai entendu votre réponse, tout à l'heure. Vous parliez d'un délai inférieur à six semaines. Mais comment comptez-vous tester la capacité des personnes qui veulent être accompagnatrices?

10.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, tout d'abord, il est intéressant que l'on regarde ce qui se passe dans les autres pays européens pour voir comment la formation à la conduite y est organisée. Je tiens aussi à signaler que la plupart des autres pays européens obtiennent de meilleurs scores en matière de sécurité routière que la Belgique.

Je constate que nous sommes un des seuls pays, sinon le seul, à disposer d'un système de filière libre permettant de ne pas suivre des cours en auto-école. Je ne plaide pas ici en faveur des auto-écoles, mais en faveur d'une formation de base que j'appellerais professionnelle.

De plus, je crois à la complémentarité de la formation professionnelle et de la filière libre. En effet, je me base, notamment sur les recherches et études qui ont été menées au niveau européen, notamment en ce qui concerne les objectifs à atteindre dans le cadre de l'éducation et de la formation des jeunes pour obtenir une conduite sûre et sociale, défensive, économique et écologique.

Je propose donc de prendre ce qui fonctionne bien dans les autres pays en matière de formation à la conduite pour trouver des solutions transposables à notre pays. Je suis persuadé qu'il faut tout miser sur une bonne formation de base qui peut faire la différence dans la détermination du comportement du conducteur. De plus, il faut acquérir autant que possible une expérience de la conduite dans un environnement sécurisé, en présence d'un guide et selon certaines conditions ou modalités de conduite pendant un certain temps. Selon moi, cette formation de base doit être entre les mains de professionnels. Certains acquis en matière de conduite défensive ne peuvent être donnés d'une façon professionnelle et pédagogique que par des spécialistes.

J'ai l'impression que le débat concernant la formation à la conduite est souvent réduit à ses aspects purement financiers. L'investissement dans une bonne formation, qui ne doit se faire qu'une fois pour toute

la vie, est souvent considéré comme superflu. D'un autre côté, l'acquisition d'une voiture, avec parfois plusieurs accessoires coûteux, le paiement de la taxe de circulation et de la prime d'assurance ne posent apparemment pas de problème.

On parle souvent du monopole des auto-écoles. Je ne comprends pas bien comment on peut parler d'un monopole lorsqu'on sait que le secteur est complètement libéralisé. Toute personne qui satisfait aux critères d'agrément peut ouvrir une auto-école. Si on parle d'une entente sur les prix entre les auto-écoles, il revient aux autorités compétentes de remédier aux abus constatés, tout en supposant que le coût de revient de l'exploitation d'une auto-école doit nécessairement être identique pour tout le secteur. Je ne pense pas qu'une concurrence déloyale par des instructeurs brevetés, qui font la même chose que les auto-écoles, soit une bonne solution pour faire baisser les prix.

Il est encore trop tôt pour déterminer les modalités de cette réforme à la formation à la conduite. Les orientations ont été définies et il nous faut maintenant passer à l'acte. Un groupe de travail doit élaborer ces modalités en tenant compte des conséquences organisationnelles et financières.

10.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Je constate que vous êtes conscient de la problématique, que vous vous prononcez en faveur d'une combinaison des deux possibilités mais que votre réflexion n'est pas encore définitivement arrêtée. Avec ma collègue Françoise Colinia, nous aurons probablement l'occasion de vous interroger à nouveau à ce sujet.

10.05 Françoise Colinia (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je n'ai pas entendu ce que vous répondiez au sujet du contrôle et du nombre des accompagnateurs.

10.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame, lorsque j'ai répondu à des questions lors de la présentation de mon budget et de mon plan d'action, j'ai déjà dit que j'aspirais à un nombre très limité de personnes (maximum deux personnes), ayant de l'expérience et une certaine reconnaissance de leur capacité à agir comme accompagnateurs, en dehors des membres de la famille. En effet, je souhaite que les apprentis conducteurs acquièrent l'expérience requise partant d'une formation de base limitée – je dois encore en fixer les modalités avec l'aide de spécialistes en la matière – mais complétée par la conduite en présence de personnes ayant les qualités nécessaires.

Je ne suis donc ni en faveur d'une formation complète par les auto-écoles ni par la filière libre, mais pour un mélange des deux avec une formation de base, qui englobe les aspects économiques, écologiques et défensifs, complétée par l'enseignement de personnes bénéficiant d'une longue expérience et qui peuvent indiquer aux jeunes apprentis les tenants et les aboutissants des dangers qu'ils peuvent rencontrer dans le trafic journalier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président:** Les membres de la commission veulent-ils permettre à Mme Thérèse Snoy de poser sa question n° 17472 car elle doit assister à une réunion? Une question sur le même objet transmise vendredi au secrétariat y a été jointe. C'est la question n° 18213 de M. Bart Laeremans.

11 Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux résultats du groupe d'experts chargé de revoir les normes de vent et le tracé des routes aériennes de l'aéroport Bruxelles National" (n° 17472)

- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les propositions annoncées en matière de changements de procédure et l'étude sur les normes de vent pour le trafic aérien à Zaventem" (n° 18213)

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot de bevindingen van de expertengroep die belast is met de herziening van de windnormen en het tracé van de vliegroutes van en naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 17472)

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aangekondigde voorstellen inzake procedurewijzigingen en de studie over de windnormen

voor het luchtverkeer in Zaventem" (nr. 18213)

11.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Flahaux et tous les autres collègues présents, je vous remercie de bien vouloir me laisser poser ma question.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question date quelque peu et elle a été redéposée après le changement de gouvernement. En décembre 2008, vous aviez déjà publié sur votre site une information relative à la réalisation d'une étude par des experts internationaux portant sur les normes de vent et leur impact sur la sécurité et la capacité d'utilisation des pistes et les nuisances sonores.

Toujours sur votre site, on peut lire que les résultats de cette étude devaient être soumis au Conseil des ministres en septembre 2009. L'étude a-t-elle abouti à des résultats? Quand sera-t-elle rendue publique? C'est ce que j'écrivais le 29 octobre.

J'ai à nouveau déposé la question le 3 décembre. Je sais que cette étude est déposée et j'ai connaissance de ses grandes lignes mais je voudrais des précisions sur son contenu. Nous constatons sur le terrain que l'augmentation du trafic sur la piste 02/20 est évidente et suscite nombre de plaintes dans l'est et le sud-est de Bruxelles. Vous connaissez mes revendications en matière de concertation avec le Brabant wallon.

Ma question n'est plus de savoir si cette étude est réalisée mais de savoir ce que vous allez en faire. Y a-t-il une décision? Y aura-t-il concertation? Le Parlement pourra-t-il en débattre? Il s'agit d'un résultat très important. Si on pouvait enfin mettre tout le monde d'accord sur cette question des routes aériennes, ce serait merveilleux!

11.02 Bart Laeremans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik zal in afwachting van de volgende voorzitter bij de vraag aansluiten.

Mijnheer de minister, mijn vraag is ook informatief en sluit bij de vorige vraag aan.

Tijdens het commissiedebat van 21 oktober 2009 hebt u gesteld dat de commissie die met het uitwerken van de procedurewijzigingen voor de luchthaven was belast, op dat moment bezig was met het opstellen van het eindrapport. Tegelijk was een internationaal studiebureau bezig met het finaliseren van het rapport over de windnormen en met het opstellen van aanbevelingen.

Mijn vragen zijn de volgende.

Wat is de stand van zaken, zowel bij de werkgroep als bij het studiebureau?

Ontving u de aangekondigde rapporten en aanbevelingen? Zo neen, tegen wanneer is de ontvangst dan wel voorzien?

Ten tweede, wat is de inhoud van voornoemde rapporten? Kan u alle, desbetreffende documenten aan de geïnteresseerde parlementsleden mededelen, zodat wij ze kunnen doornemen?

Ten slotte, welke conclusies trekt u uit de rapporten? Welke beslissingen zijn ter zake genomen of voorbereid? Werden de genoemde rapporten en uw voorstellen ter zake op de Ministerraad besproken?

11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Snoy, je vous informe que l'étude sur les normes de vent réalisée par des experts internationaux est terminée.

Elle établit différentes recommandations sur la base d'une analyse des risques et des arguments relatifs à la sécurité du transport aérien.

Le gouvernement ne s'est pas encore prononcé sur la mise en œuvre de ces recommandations.

Mijnheer Laeremans, ik verheer niet dat dit het sluitstuk is van het geheel aan hervormingen in en rond de luchthaven van Zaventem. U hebt de uiteenzetting van mevrouw Snoy over de gevoeligheden van welbepaalde regio's gehoord. Ik verzwijg ook niet dat het een politiek uitermate delicaat dossier is. Het is mijn grote bezorgdheid om vooruitgang te boeken tegenover de toestand in het verleden. U kent de huidige maatregelen rond de QC, het nachtlawaai en het gebruik van pistes. U begrijpt dat het vastleggen van de

routes en de windnormen het sluitstuk is, teneinde het luchtruim op een geobjectiveerde manier te gebruiken. Ik verzwijg evenmin dat ik binnen dat geheel een aantal nieuwe technieken progressief verplicht zal maken. Ik zeg het in vliegtuigtermen: het CDA, continuous descent approach, zijnde het langzaam dalen van op grote afstand met verminderde motorkracht; het P-RNAV, zijnde het vliegen via vaste bakens, een techniek die vliegtuigen geen brede corridor maar wel eenzelfde stramien laat volgen. Die elementen wil ik daarin verwerken. Ze zijn mogelijk bij moderne vliegtuigen, maar waren dat niet bij de vroegere vliegtuigtypen.

Dat geheel wil ik als een pakket aan de regering voorleggen, maar voor ik dat doe wil ik voldoende zekerheid over de aanvaardbaarheid verkrijgen. In het belang van de leefbaarheid rond de luchthaven wil ik een zo objectief mogelijke verdeling van het gebruik van het luchtruim rond de luchthaven. Alles wat te maken heeft met het NIMBY-syndroom moet ik zoveel mogelijk wegdenken.

Het is een uitermate delicaat dossier. Voor een groot stuk zijn wij op de goede weg. De contacten worden heel discreet gelegd, maar ze worden wel gelegd. Ik hoop een politieke consensus te bereiken over het uiteindelijke voorstel dat ik binnenkort wil indienen.

Ik maak mij geen illusies over het uiteindelijke resultaat. Ik hoop dat iedereen tegelijk voldoende tevreden en mistevreden is. Uit het uiteindelijke resultaat mogen er geen bijzondere voor- of nadelen voor om het even wie voortspuiten. Ik wil het aantal van de soms boze reacties die ik krijg verminderen.

Madame Snoy, l'exploitation d'un aéroport est toujours accompagnée de certaines nuisances et d'inconvénients. Les riverains ont le "désavantage de l'avantage" d'être proches de l'aéroport. Croyez-moi, dans la proposition finale, je ferai tout ce qui est possible pour arriver à un équilibre raisonnable, dans l'intérêt d'un maximum de personnes afin que ma résolution soit acceptable politiquement. En effet, mieux vaut une telle acceptation que ce qui s'est passé précédemment.

11.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, vous savez que si des règles objectives de répartition des vols sont définies, je les accepterai tout à fait. Autant les groupes politiques que les comités de riverains pourraient se satisfaire d'une répartition objective des nuisances sonores.

Le problème est que, pour le moment, vous ne mettez en œuvre aucune concertation, ce qui laisse tout le monde dans le brouillard, et que la situation des vols est incompréhensible. Ce matin, je reçois un courriel à propos d'un survol d'Enghien à basse altitude. Pourriez-vous expliquer pourquoi des vols à basse altitude une fois au-dessus de Grez-Doiceau, une fois au-dessus d'Enghien? Était-ce pour prendre la piste 02?

Je suis soumise à de nombreuses contestations de la part de l'Oostrand. Des gens protestent contre l'utilisation de la piste 02-20; personnellement, je ne suivrai pas nécessairement toutes leurs doléances, car j'estime qu'en cas de vent du nord ou vent d'est, il est normal de changer de piste. Dans ce cas, il s'agit d'une constante utilisation de cette piste sans présence de vent. Il m'a pourtant été signalé que votre étude faisait état qu'à partir de 5 nœuds de vent arrière, le trafic serait renvoyé vers la piste 02-20. Actuellement, sans vent, le trafic est quand même renvoyé sur cette piste: les gens ne comprennent pas et aucune explication plausible ne leur est proposée.

Il convient, selon moi, de sortir de la situation actuelle, le plus vite possible. Je comprends bien que le dossier est complexe et je suis très intéressée d'entendre que vous cherchez d'autres méthodes qu'une simple répartition des vols dans l'espace aérien, comme la CDA ou les *quota counts* pour diminuer les nuisances.

Le mieux est évidemment de travailler à la source. Cependant, il conviendrait de sortir de la situation actuelle, plutôt chaotique, en tout cas non expliquée quant à sa rationalité, et j'insiste à nouveau instamment pour que vous vous concertiez avec les gens concernés et élargissiez le cercle.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.
Président: Jef Van den Bergh.

J'estime que vous pourriez élargir un peu cette notion et accepter une concertation avec la Région wallonne et le Brabant wallon, en particulier, qui est constamment confronté à ces nuisances.

11.05 Bart Laeremans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, u spreekt van een objectivering en tot daar kan ik zeker volgen. Als een en ander op een objectieve manier wordt verdeeld dan denk ik dat wij in het algemeen belang werken en in het belang van zowel de luchthaven als de omwonenden. Tot op heden was dat echter niet het geval.

Met windnormen kan men een objectieve verdeling helemaal op zijn kop kan zetten en ongedaan maken door bijvoorbeeld tegen de wind in te vliegen. Op die manier wordt die verdeling opnieuw niet objectief en niet evenwichtig gemaakt, zoals nu gebeurt.

Bovendien zijn er in heel het bestaande systeem nog altijd heel wat irrationele aspecten. Voor het opstijgen maakt men op bepaalde momenten bijvoorbeeld een grote toer rond Brussel. Dat is nog altijd niet rationeel verantwoord. Bij het landen volgt men ook soms dusdanige procedures waardoor Brussel wordt vermeden en eigenaardige bochten worden gemaakt. Ook dat is irrationeel en moet worden weggewerkt. Ik hoop dat u dat zal doen.

Ik blijf ook met een paar vragen. Ten eerste, u zegt dat u binnenkort het voorstel zult voorleggen aan de regering. Wat is binnenkort? Kunt u daarover iets meer zeggen?

Ten tweede, u hebt gezegd dat u een en ander hebt ontvangen. Ik vraag mij af of u het over de twee documenten heeft, dus zowel het document van de commissie die de procedurewijzigingen zou bespreken als dat van het internationale studiebureau over de windnormen. Zijn dat de documenten die u hebt ontvangen? Ik zie u knikken. Waar kunnen wij ze raadplegen? Het is vrij logisch dat wij als parlementslid, willen wij meespreken in het verhaal en uw objectivering al dan niet beamen, inzage krijgen in die documenten, die opgesteld zijn met het oog op het algemeen belang. Het lijkt mij logisch dat wij ze kunnen inkijken, zodat wij een zicht krijgen op de situatie. Mag ik u vragen om ze ons op te sturen?

Mocht u het te vroeg vinden om ze op te sturen, zou ik u willen vragen om ons mee te delen waar wij ze kunnen inkijken. Het kan echter niet dat wij nog weken of maanden in het ongewisse blijven als die studies er zijn. Wij vragen transparantie en mijn vraag is hoe die transparantie zal worden georganiseerd.

11.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Laeremans, mevrouw Snoy, ik zal mijn verantwoordelijkheid nemen, gesteund op de voorbereidingen en de studies die ik heb laten maken om mijn voorstel te ondersteunen. Ik zal daar niet of zo weinig mogelijk van afwijken met de bedoeling een globale consensus te krijgen. U weet immers dat de belangen erg tegengesteld zijn. Zodra ik de passende consensus heb bereikt, zal ik mij verantwoorden met verwijzing naar de studies.

11.07 Bart Laeremans (VB): En wat met inzagerecht?

11.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik heb gezegd "met verwijzing naar de studies". Ik zal de elementen uit de studies, waarvan ik gebruik heb menen te moeten maken, op dat moment klaar en duidelijk naar voren schuiven.

11.09 Bart Laeremans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, u hebt het over de elementen uit de studies waarvan u gebruik zult maken. Het lijkt mij nogal logisch dat wij de integrale studies krijgen, zodat er geen geheime politiek of achterkamertjespolitiek wordt gevoerd in het verhaal. Absolute transparantie lijkt mij toch wel noodzakelijk. Als u op staatskosten studies laat maken, dan moeten wij die studies ook kunnen inzien.

Ik begrijp al niet dat we ze nu niet mogen inzien. Ik betreur dat heel erg.

11.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je constate que vous avez une politique du secret totalement déplacée! Si vous cachez les choses, il ne faut pas vous attendre à ce que les gens soient d'accord et se calment sur quoi que ce soit! Vous n'arriverez à aucun consensus si vous travaillez de la sorte!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme des examens de moniteurs auto-école" (n° 17172)

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de examens voor rijinstructeurs" (nr. 17172)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les effectifs de moniteurs d'auto-école sont en déficit important tant en Flandre qu'en Wallonie. Il en manque environ 350 dans la partie néerlandophone du pays et 250 dans la partie francophone.

Si, pour le brevet de niveau 3 concernant ceux qui n'enseignent que la théorie, les examens ne posent pas de problème, en revanche, pour le brevet de niveau 2 qui concerne les moniteurs enseignant la conduite, cela est beaucoup plus problématique.

En effet, aux épreuves de théorie portant sur les articles du Code de la route viennent s'ajouter des épreuves de cours de la route, pour lesquelles il n'y a rien à dire, ainsi qu'une épreuve sur la police des infractions routières mais aussi une épreuve mécanique pour lesquelles les enseignements préparatoires sont basés sur l'expérience des examens antérieurs sans s'appuyer sur un programme préétabli, ce qui revient à jouer à la loterie lorsqu'on postule.

Ajouté au fait que les épreuves de mécanique et celles du cours de la route se déroulent dans la même matinée, à savoir une heure de mécanique et deux heures de cours de la route, on ne peut pas dire que les conditions d'examen soient optimales, d'autant que les résultats des examens sont communiqués un mois après et qu'en cas de succès aux épreuves en question, il ne reste au candidat admissible que 10 à 15 jours pour préparer son épreuve orale. Enfin, c'est ainsi que cela se passe du côté francophone, les Flamands semblent avoir leurs résultats au bout 2 à 3 semaines. Ce n'est que lorsque ces épreuves ont été couronnées de succès que les moniteurs peuvent entrer en stage dans une auto-école.

Monsieur le secrétaire d'État, il y a déjà plus de 100 inscrits en formation au VAB pour préparer ces examens. Le potentiel de 600 emplois à pourvoir ne saurait être négligé, d'autant que ces moniteurs seront autant de formateurs pour apprendre à conduire notamment aux demandeurs d'emploi qui ont besoin, faute d'une desserte par les transports en commun, d'un véhicule et du permis qui va avec pour se rendre à un emploi.

Monsieur le secrétaire d'État, comment comptez-vous agir pour réformer cet examen? Comptez-vous rationaliser les programmes et les épreuves demandées, afin de permettre aux candidats de mettre un maximum de chances de leur côté pour passer les épreuves et ce, de manière égale pour les francophones et les néerlandophones?

Comptez-vous augmenter en nombre et en lieux d'enseignement les formations préparatoires? Comptez-vous augmenter le nombre de sessions d'examens, à savoir une par trimestre, afin de résorber rapidement le manque criant de moniteurs dans notre pays?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Flahaux, les épreuves de cours de la route (2 heures) et de mécanique (1 heure) ont lieu la même matinée. Cette jonction des deux épreuves correspond au fait que la formation préparatoire aux examens ne distingue pas ces deux matières.

Lorsque le candidat réussit ces épreuves, une convocation à l'épreuve orale est communiquée et laisse au minimum 10 jours, cette durée étant prévue par le règlement d'ordre intérieur du jury d'examen, pour se préparer. En outre, l'épreuve orale porte sur les mêmes matières que l'épreuve écrite. Lorsque le candidat échoue à cette épreuve, il reçoit une attestation d'échec.

L'envoi de l'un et l'autre document par le secrétariat du jury d'examen est fait aussi rapidement tant du côté néerlandophone que francophone. Cet envoi est lui-même dépendant de la communication par le jury des résultats des épreuves. En effet, les membres du jury d'examen corrigent les copies aussi vite que possible mais ces personnes ont, elles aussi, des activités professionnelles qui les empêchent de faire parvenir au secrétariat les résultats dans la semaine. C'est la raison pour laquelle, en règle générale, un délai d'un mois est donné au jury pour corriger les copies.

Tant les jurys francophones que néerlandophones fonctionnent de la même manière. Il peut se produire que les résultats de l'un soit communiqué un peu plus rapidement que ceux de l'autre. De manière générale, les délais d'envoi des convocations à l'épreuve orale sont fort proches, tant pour les candidats francophones que néerlandophones.

En ce qui concerne les matières prévues aux examens, elles sont reprises dans l'annexe 2 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif à l'agrément des véhicules à moteur.

En 2008, à la suggestion du SPF Mobilité et Transports, les membres de tous les jurys se sont réunis pour discuter de l'opportunité de proposer des ouvrages de référence en mécanique mais n'ont retenu aucun des ouvrages examinés. Dans ces circonstances, seul l'enseignement préparatoire adéquat en la matière peut être fourni aux candidats.

Quant aux examens, les questions ont été analysées afin de vérifier que leur niveau de difficulté était similaire dans les deux langues. Aucune différence fondamentale n'a été décelée par le membre du jury ayant procédé à cette analyse.

Une augmentation des lieux d'enseignement pour des formations préparatoires n'est pas prévue à l'heure actuelle.

Actuellement trois sessions d'examens sont organisées, soit le nombre minimal prescrit par l'arrêté royal.

Ces sessions couvrent des périodes de quatre mois. Instaurer une session par trimestre amène un problème au niveau de la période des vacances de juillet/août. En effet, lors de cette période estivale, la plupart des membres du jury sont absents, tout comme la plupart des candidats par ailleurs.

Cela laisse concrètement les six premiers mois de l'année pour organiser les deux premières sessions et les quatre derniers mois pour organiser les deux autres sessions, ce qui reviendrait à compresser deux sessions en fin d'année. De plus, la période du mois de décembre étant une période de festivités également, il s'agirait en pratique d'instaurer deux sessions sur une période inférieure à quatre mois. Dans ce cadre, il apparaît, dès lors, difficile de modifier le système actuel.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai bien entendu votre réponse. Néanmoins, je reste sur ma frustration quant au fait que nous manquons toujours de 600 moniteurs d'auto-école, ce dans une période de chômage important. J'espère que vous aurez l'occasion, avec les Communautés, de réfléchir aux moyens de résorber ce déficit et d'offrir, par ce biais, 600 emplois supplémentaires au cours de cette année 2010 dont on sait qu'elle sera particulièrement préoccupante.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence de réglementation de l'usage des paramoteurs" (n° 17173)

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebrek aan reglementering inzake het gebruik van paramotoren" (nr. 17173)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les paramoteurs, petits avions permettant de voler seul ou avec un passager sont des engins propulsés par une grande hélice et dirigés à l'aide de cordes de parachute.

Ce sont en quelque sorte des parachutes motorisés qui décollent comme n'importe quel avion, avec pour seule exception que le lancement n'exige que quelques pas. Dès que l'engin se met en route, le parachute est gonflé et remplit le rôle des ailes d'un avion normal.

Actuellement, il n'existe pas de législation concrète pour les paramoteurs. On peut donc décoller et atterrir où l'on veut à l'exception de la voie publique et des installations militaires. Aucune licence officielle de vol n'est demandée, même si les fédérations sportives en procurent provisoirement. Seule une assurance civile est obligatoire. Elle coûte entre 100 et 500 euros par an avec une couverture pouvant aller jusqu'à 625 000 euros, plus 125 000 euros par passager.

Monsieur le ministre, ces engins, aussi sympathiques puissent-ils être, n'en sont pas moins des moyens de transport et l'absence de maîtrise totale ou la non-fiabilité technique peuvent s'avérer dangereuses pour ceux qui les pilotent comme ceux qui se trouvent sur la terre ferme.

Monsieur le ministre, envisagez-vous de légiférer en la matière afin de mettre en place des règles, des normes de sécurité pour ces engins? Comptez-vous mettre en œuvre une licence de vol avec cours et examen exigé afin d'assurer aux utilisateurs une maîtrise de ces paramoteurs lors de leur utilisation? Comptez-vous enfin définir des espaces où ces engins volants peuvent ou non se poser en fonction des conditions de sécurité minimales requises?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je peux confirmer à M. Flahaux qu'un projet de réglementation concernant l'utilisation des paramoteurs est en préparation au sein de mon administration. Son entrée en vigueur est envisagée en cours d'année. La réglementation comprendra des mesures dans le domaine des compétences des pilotes et de la qualité et de la sécurité du matériel volant. Elle comprendra également des dispositions relatives aux endroits où les paramoteurs peuvent décoller et atterrir et les zones de l'espace aérien où cette activité sera permise. Avec cela, on devrait résoudre le problème.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je suis ravi de votre réponse et j'en resterai donc là.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 17177 van mevrouw Jadin, nr. 17187 van mevrouw De Bue en nr. 17192 van mevrouw Lejeune worden uitgesteld.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles" (nr. 17358)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles tijdens de eindejaarsperiode" (nr. 17362)
- de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de jaarlijkse Bob-campagne" (nr. 17497)

14 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie" (n° 17358)
- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie pendant la période de fin d'année" (n° 17362)
- M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob annuelle" (n° 17497)

De vragen nrs. 17386 van de heer Van Biesen en 17479 van de heer Geerts werden omgezet in schriftelijke vragen.

14.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enige tijd geleden kondigde u aan dat u in de periode van 27 november tot en met 11 januari 180 000 alcoholcontroles zou laten uitvoeren. Daarop kwamen een aantal reacties op het terrein. De politievakbond VSOA noemde dat aantal onrealistisch en onhaalbaar. Er zou een gebrek aan manschappen en middelen zijn, vooral bij de lokale korpsen.

Veel controles gebeuren overdag, om zeker geen overuren te moeten presteren. 's Nachts, in de weekends en op feestdagen zou het veel te duur zijn. Het is blijkbaar overal crisis.

De lokale politie moet natuurlijk ook haar eigen prioriteiten kunnen stellen. Als dit op het einde van het jaar echter beleidsmatig wordt opgelegd, rijzen er vragen over de subsidiariteit en de lokale autonomie ter zake.

Volgens de krant zou de federale politie wel het streefcijfer van de BOB-campagne zou halen. Aan dit alles is toch een positief element geweest en dat is het afschrikkeffect.

Desondanks lees ik vandaag in een Belgabericht dat nog altijd 3,7 % positief zou zijn. Vorig jaar bleek dit 4,8 % te zijn. Ook dit moet worden gerelativeerd, want blijkbaar haalt men tijdens de weekends percentages van 6,5 %, althans volgens hetzelfde bericht.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de staatssecretaris. Hoe beoordeelt u de reactie van VSOA? Acht u het aantal van 180 000 controles nog steeds haalbaar? Ik heb de indruk dat men alles in het werk stelde om de laatste periode dat aantal van 180 000 te halen. Ik vraag mij af of dat echt nuttig is als een persoon geen tekenen van dronkenschap vertoont. Men kan bijvoorbeeld ook een hoogzwangere vrouw doen blazen en dat lijkt mij weinig nuttig.

Hoe komt u eigenlijk aan het cijfer van 180 000? Is dat afhankelijk van het jaar voordien en stelt u de doelstelling met 10 % bij? Hoe gaat dat in zijn werk? Hoe doet u die verdeling? Ik heb het dan over de verdeling tussen het lokaal en het federaal niveau. Hoe is de verdeling tussen de Gewesten? Is dat een 60/40-verdeling of verloopt de verdeling volgens het aantal flitspalen? Dat is natuurlijk een grapje.

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Groote, u weet toch dat men in het Parlement altijd serieus moet zijn.

14.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Ik heb deze week op televisie al voorbeelden gezien van hoe serieus men wel is.

Mijnheer de staatssecretaris, hebt u vooraf overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de politie? Ik heb ergens gelezen van wel. Zo ja, hebben zij dan geen bezwaren geformuleerd? Hebt u vooraf met de minister van Binnenlandse Zaken overleg gepleegd over de inzet van beschikbare politiemanscapen en het eventueel presteren van overuren?

Ik wil hier nog iets aan toevoegen, mijnheer de voorzitter, en het is niet om te lachen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik merk dat het stellen van vragen soms verhelderend werkt en leidt tot snelle initiatieven. Vanmorgen heb ik gezien dat u, samen met uw collega bevoegd voor Binnenlandse Zaken, vaststelt dat er te weinig budget en politiemankracht is, en dat de federale wegpollitie als doelstelling bij elke controle, op snelheid, gordel of papieren, ook moet checken of de bestuurder gedronken heeft. Blijkbaar komt dat altijd net vóór de commissievergadering waarin wij die vragen stellen. Ik denk dus dat vragen stellen verhelderend werkt. Alvast bedankt voor uw antwoord

14.04 **Bruno Stevenhuydens** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal nog een aantal punten aanvullen; de vorige spreker heeft de vraag eigenlijk al volledig gesteld.

Begin december heeft de politievakbond VSOA het getal van 180 000 controles onrealistisch genoemd. Vandaag werd bekend dat we binnen enkele dagen over alle cijfers zullen beschikken om te weten of dat aantal gehaald is. Verder wou ik u vragen hoe de relatie was met de politievakbond. Werde er overleg gepleegd met de minister van Binnenlandse Zaken? Hebben dezelfde problemen zich ook tijdens de vorige eindejaarsperiode voorgedaan, in 2008-2009?

We zullen binnenkort weten of die cijfers gehaald zijn maar er is ook kritiek van de politievakbonden, zowel van VSOA als van NSPV, omdat men de voorbije dagen of weken alle zeilen heeft bijgezet om zelfs op de meest onmogelijke en inefficiënte uren en plaatsen veel controles te houden om dat cijfer toch maar te halen. Ik wil in dat verband een en ander uit de pers aanhalen. Volgens de politievakbonden hebben enkele zones nog alle zeilen bijgezet om de doelstelling te halen op verbazingwekkend vroege tijdstippen en inefficiënte locaties. Vanuit het BIVV heeft men dat deels weerlegd door te zeggen dat men op elk moment van de dag dronken kan zijn. Ik wil dan echter graag verwijzen naar uw beleidsnota waarin u hebt gezegd dat "het aantal controles moet worden opgedreven in functie van de risicofenomenen en de risicogroepen en in functie van tijd en plaats. Op te merken valt dat twee derde van de controles overdag of in de week gebeurt". We zullen achteraf hopelijk kunnen evalueren wanneer de meeste controles zijn gebeurd maar het zou toch wel goed zijn om elk jaar volgens een vast stramien te werken en controles te doen op basis van een goed voorbereide campagne, op basis van de efficiëntie en niet in op basis van het al of niet beschikbaar of gemotiveerd zijn van het personeel. Dan gaan we immers geen controles meer met elkaar kunnen vergelijken.

Ik wil nog een en ander citeren uit de pers. "Wat eind november nog als de strengste BOB-campagne ooit werd aangekondigd blijkt uit te monden in alcoholcontroles op plaatsen en tijdstippen" die volgens de vakbonden VSOA en NSPV inefficiënt zijn. Zo werd vandaag vaak op alcohol gecontroleerd op verbazingwekkend vroege tijdstippen, zoals 's ochtends vroeg op carpoolparkings, en zijn er

snelheidscontroles op besneeuwde en beijzelde autowegen". Wat verder staat te lezen dat verschillende mensen uit de vakbonden, uit verschillende gemeenten, bijvoorbeeld zeggen dat controleren tijdens de kantooruren bovendien een pak goedkoper is. "Ze zijn natuurlijk wel een pak minder efficiënt. Op vrijdag- en zaterdagavond is de pakkans heel wat groter maar het zijn natuurlijk ook de duurste momenten".

Dan komen we uiteindelijk tot het cijfer. Het voorlopig cijfer van vorige week is dat 3,7 % positief blaast. Op dat ogenblik waren er bijna 144 000 mensen aan een ademtest onderworpen. Vorig jaar ging het om 4,8 %. Als men die twee cijfers met elkaar vergelijkt is er een opvallende daling. Als echter zou blijken dat er dit jaar misschien evenveel mensen zijn gecontroleerd maar veel meer overdag en op uren waarvan u zelf zegt dat we dan niet of veel minder onze risicogroepen op de baan treffen — u bereidt immers wetsvoorstellen voor om speciaal voor die groepen iets te doen — en men de controle afstemt op de beschikbaarheid van de politiemensen, dan is men natuurlijk verkeerd bezig.

Op die manier kan men de cijfers niet meer vergelijken. Het gegeven van 3,7 is bijgevolg absoluut onvergelijkbaar met het gegeven van 4,8 van vorig jaar. Het zou goed zijn een vast percentage controles tijdens het weekend te behouden, alsook nachtcontroles, en een ander percentage controles overdag te behouden. Elk jaar behandelt men de percentages gelijkaardig om de vergelijking toch maar niet scheef te trekken.

Kortom, mijnheer de staatssecretaris, wij krijgen graag een reactie van u. Wij hopen dat u de zaken niet zult relativeren en glimlachend zeggen dat ook zwangere vrouwen te veel kunnen drinken. Het is weinig waarschijnlijk. Dat cijfer zal heel klein zijn, al kan het theoretisch uiteraard. Om 6 uur 's morgens kan men inderdaad, wanneer men naar zijn werk rijdt, al dronken achter het stuur stappen. Dat is theoretisch allemaal mogelijk. Wij zouden evenwel graag hebben dat u erkent dat er een probleem is met de acties zoals die gevoerd zijn.

14.05 Roland Defreyne (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn betoog ligt uiteraard in het verlengde van dat van vorige sprekers.

De traditionele BOB-campagne is uiteraard het middel om het aantal verkeersongevallen op lange termijn terug te dringen. De controle is en blijft efficiënt. Het cijfer dat men wilde bereiken, 180 000 chauffeurs laten blazen, zou blijkbaar bereikt zijn. Bij het begin van de campagne was er al wat gemor bij de politiediensten omdat men zei niet over onvoldoende manschappen te beschikken, enerzijds, en geen overuren te mogen presteren, anderzijds. Dat is allemaal waar, want ook daar moet het budget in de gaten worden gehouden.

Als al die controles zijn uitgevoerd, waarom heeft men dan in het begin niet wat meer controles uitgevoerd? Dan zou men er op het einde niet van verdacht worden om op het even welk uur van de dag controles te moeten uitvoeren.

Hoe bepaalt men het cijfer van 180 000 chauffeurs? Gebeurt dat op basis van vroegere cijfers?

Inzake haalbaarheid voor de politiediensten wist men op voorhand dat men liever geen overuren zou laten presteren. Werd dat aspect mee in rekening gebracht?

Welke maatregelen kunnen in de toekomst genomen worden om de druk bij de politiediensten te verminderen, zonder dat de kracht van de BOB-campagne verloren gaat?

14.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, de planning van het aantal alcoholcontroles tijdens de eindejaarsperiode wordt opgemaakt in gezamenlijk overleg tussen de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Justitie en mijzelf en uiteraard de lokale en de federale politie.

Elk jaar wordt er een gezamenlijke circulaire verstuurd naar de parketten en de politie waarin het te behalen aantal alcoholcontroles wordt vastgelegd. Ook de modaliteiten van het opleggen van de ademtest en van de vervolging worden bepaald.

Voor de periode 2009-2010, de periode die nu vandaag is afgelopen, hebben wij hetzelfde streefcijfer vooropgezet als het voorgaande jaar, namelijk 180 000 alcoholcontroles. Vorig jaar zijn wij gestrand op 173 434 controles.

Er waren de negatieve berichten over het gebrek aan middelen en manschappen om alcoholcontroles uit te

voeren. Dit jaar was niet de eerste keer, als u zich goed herinnert, vorig jaar was er ook reeds personeel te kort. Ik heb trouwens nog nooit geweten dat een vakbond in overheidsdienst zei dat er personeel te veel is. Als u er een kent, signaleer het mij gerust.

Ondanks die negatieve berichten kan ik u meedelen dat op 11 december, dus na twee weken, reeds 55 000 ademtesten werden uitgevoerd. Mijnheer Defreyne, tijdens de vorige campagne, in 2008, werden er over dezelfde periode 37 000 uitgevoerd. Dat zijn er dus zomaar even 18 000 meer. Dat is 50 % meer in de eerste twee weken. Op 28 december, dus na vier weken campagne, werd er een tussentijdse balans opgemaakt van het aantal alcoholcontroles. Op dat ogenblik hadden wij reeds 144 000 ademtesten uitgevoerd.

De campagne is vandaag afgelopen, na zes weken in totaal. Op dit ogenblik worden de definitieve cijfers ingezameld en verwerkt. Ik kan dus niet met zekerheid zeggen of dat aantal van 180 000 controles effectief bereikt is. Het ziet er echter naar uit, op basis van de cijfers die ik u zo-even geciteerd heb, dat er misschien zelfs meer dan 180 000 controles zijn uitgevoerd.

Wat betreft de bedenking dat men gemakkelijke controles uitgezocht zou hebben, als er van de 180 000 controles 1 % niet koosjer is, dan zal het resultaat waarschijnlijk niet erg vervalst zijn.

Ik apprecieer het werk van zowel de federale als de lokale politie ten zeerste. Ik heb hen trouwens reeds gefeliciteerd, omdat het niet evident is om in deze periode van budgettaire beperkingen – jullie hebben er zelf op gealludeerd – en besparingen en in deze klimatologische omstandigheden alle inspanningen te leveren die nodig zijn om de alcoholcontroles te organiseren.

Mijnheer De Groote, u hebt verwezen naar de informatie van vandaag. Ik weet niet waar u sommige informatie haalt, want die zijn uit de lucht gegrepen. Wij hebben wel beslist – dat is niet uit de lucht gegrepen – dat er in de toekomst 365 dagen per jaar een BOB-campagne zal zijn, omdat wij bij alle routinecontroles, naast het nakijken van de administratieve paperassen, systematisch het blazen mee zullen opnemen in de plichtplegingen van de politie.

Aansluitend op deze campagne zullen wij van nu tot 7 februari, tijdens de periode van het autosalon, erop wijzen dat een auto misschien acht airbags kan hebben, maar dat het koetswerk wel helemaal toetgetakeld kan zijn, omdat er geen BOB achter het stuur zat.

14.07 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Wat het laatste deel van uw antwoord betreft, ik heb aangehaald dat er bij elke controle ook gecheckt zal worden of de bestuurder gedronken heeft. Dat stond inderdaad vandaag in de pers. Het stellen van vragen heeft dus een effect, want men heeft al een degelijk antwoord nog voor men de vraag stelt. U hebt een glazen bol.

Het streefcijfer vind ik op zich niet zo belangrijk. De pers heeft het steeds over het aantal controles, maar het is vooral belangrijk om efficiënt te controleren. Een aantal collega's is dat standpunt bijgetreden. Efficiënte controles leveren een realistisch beeld en efficiënte maatregelen op. Ik geloof uw cijfers. Het is een goede zaak, als wij de cijfers vergelijken met die van vorig jaar. U hebt de cijfers aangehaald, bijvoorbeeld tot 50 % meer in de eerste twee weken. Misschien komen wij inderdaad tot meer dan 180 000 controles, maar dat is voor mij niet zo belangrijk. Het moet gaan om efficiënte controles. Dat is voor mij het allerbelangrijkste, want uiteindelijk moeten op basis daarvan de nodige maatregelen worden getroffen.

14.08 Bruno Stevenhuydens (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u hebt uiteraard gelijk dat u het politiepersoneel feliciteert voor zijn inspanningen, ondanks de budgettaire beperkingen. Al hebben wij het cijfer van 180 000 behaald, toch ga ik niet akkoord met de manier waarop u relateert dat er waarschijnlijk maar 1 % inefficiënte controles zijn geweest. Het is misschien aangeraden te luisteren naar de verschillende alarmkreten van politiekorpsen die verklaarden dat ze te weinig middelen hebben. Men ziet ook dat verschillende politiekorpsen spontaan hebben bekend dat zij staan te controleren op inefficiënte uren of inefficiënte plaatsen.

Ik neem het voorbeeld van Oost-Vlaanderen, waar een tweede, extra controle is gebeurd omdat de gouverneur er echt op had aangedrongen. In eerste instantie verklaarden de zones dat ze geen middelen hadden, maar in laatste instantie deden toch nog 21 van de 29 Oost-Vlaamse politiezones mee. Dat wil zeggen dat 8 zones niet meededen en 8 op 29 is meer dan 1 %. Dat is meer dan 20 %. Ik zal niet beweren dat er 20 % inefficiënte controles zijn geweest, maar wij moeten die cijfers wel voldoende evalueren in

vergelijking met de cijfers uit vorige jaren, om na te gaan of de daling in positieve ademtesten van 4,8 % naar 3,7 % wel echt een daling is of misschien het gevolg is van een teveel aan inefficiënte controles. Het cijfer van 1 % brengt mij ertoe te zeggen dat u er te weinig belang aan hecht.

14.09 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Stevenheydens, een controle die niet is uitgevoerd, kan niet goed, slecht, inefficiënt of efficiënt zijn, want ze is niet uitgevoerd. Ik heb doodeenvoudig gezegd dat als op die 179 000, 180 000 of 181 000 controles – ik weet niet wat het uiteindelijke resultaat zal zijn – een paar procent van de controles niet koosjer zijn geweest omdat ze op een bijna onmogelijk uur van de dag zijn gehouden, dat op het algemeen resultaat weinig of geen invloed zal hebben. Dat is duidelijk.

14.10 **Bruno Stevenheydens** (VB): Ik vind het toch interessant om eens een volledige samenvatting te zien van alle controles en om ook de uren waarop ze werden uitgevoerd te vergelijken met vorige jaren.

14.11 **Roland Defreyne** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de BOB-campagne opnieuw zijn nut heeft bewezen. We kunnen niet alleen tevreden zijn met het aantal controles dat is gebeurd, gelet op de budgettaire context, maar ook met de vermindering van positieve testen van 4,8 % naar 3,7 %. Ik hoor hier dat cijfer. Is dat een cijfer van Belga?

14.12 **Bruno Stevenheydens** (VB): Dat cijfer dateert van vorige week, natuurlijk nog maar op 140 000 gecontroleerden. Diegenen die worden gecontroleerd, worden gekoppeld aan die 140 000, niet aan de 180 000. Het eindresultaat kan misschien nog een beetje verschillen, maar het zal nooit hetzelfde cijfer zijn als vorig jaar.

14.13 **Roland Defreyne** (Open Vld): We kunnen daarmee alleen maar tevreden zijn, ongeacht het tijdstip waarop de controles zijn gebeurd. Dat is toch een substantiële vermindering in vergelijking met vorig jaar; Dat bewijst het nut van de BOB-campagne. Ook de mededeling dat bij alle controles voortaan stelselmatig ademtesten zullen gebeuren, kunnen wij alleen toejuichen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

15 **Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le prélèvement sur émissions de billets d'avion pour un fonds de solidarité" (n° 17444)**

15 **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de heffing op vliegbiljetten voor een solidariteitsfonds" (nr. 17444)**

15.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais revenir sur un dossier qui concerne plusieurs départements, le vôtre mais aussi celui des Finances, à savoir l'instauration éventuelle d'une taxe qui, en France, a été raillée lors de sa sortie mais qui rencontre aujourd'hui un vrai succès. Cette taxe a aussi été surnommée la "taxe Chirac" du fait de son initiateur, le président français.

Pour rappel, il s'agit d'une taxe de solidarité, prélevée sur les billets d'avion, qui sert à alimenter un fonds affecté notamment à la lutte contre le sida des nouveau-nés dans le Tiers-Monde. En effet, quelque 2 200 enfants naissent chaque jour avec cette infection. Seize pays l'ont déjà adoptée, d'autres sont en train de le faire. L'idée consiste donc en une faible contribution sur l'émission de chaque billet d'avion qui viendrait alimenter un fonds au niveau national. C'est effectivement ainsi que la France l'a implémenté. Fin 2010, trente pays auront mis ce système en place. En trois ans, il rapportera approximativement un milliard de dollars.

Monsieur le secrétaire d'État, l'instauration d'une taxe sur le billet d'avion en vue d'alimenter ce fonds de solidarité a-t-elle déjà été évoquée au niveau des ministres européens des Transports et des Finances? Prévoyez-vous de porter le projet lors de la présidence belge de l'Union européenne en 2010? Je précise également que ces questions vous ont été adressées ainsi qu'au ministre des Finances.

15.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, mon administration révisé actuellement les tarifs qui doivent être appliqués par la direction générale du transport aérien (DGTA) pour la prestation des différents services qu'elle délivre au secteur aéronautique. Cette révision a pour but d'équilibrer les

dépenses de la DGTA.

De surcroît, prenant en considération l'actuelle crise économique, qui touche également très fortement le secteur de l'aviation, je ne vous cache pas avoir de grands doutes quant à l'opportunité d'ajouter une taxe aux tarifs aériens. Momentanément, je n'envisage pas de l'appliquer. Si nous devons parvenir à un consensus au niveau européen, je ne dis pas que je ne l'appliquerais pas, mais ajouter une taxe n'est pas envisageable en ces temps de crise.

15.03 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le ministre, je le regrette! Il s'agit généralement de la perception d'un, deux ou trois euros selon les catégories des sièges passagers, notamment en business et en classe affaires. Les pays européens, comme la France, qui l'ont mise en place connaissent la même situation que nous, à savoir des difficultés sur le plan économique.

Si l'on explique au consommateur la noble cause de ce projet, il y a moyen de convaincre l'opinion publique de son utilité, dans la mesure où l'on sait bien évidemment que, très souvent, l'avion est nécessaire pour le travail mais est également un outil utilisé à des fins de délassement. C'est légitime, cependant, la solidarité peut à cet égard jouer face à un phénomène tragique, à savoir la mort de centaines de milliers d'enfants atteints du sida dans le monde, en particulier en Afrique.

Pour ma part, j'espère que d'autres pays européens ou d'autres ministres se montreront plus volontaires en cette matière. L'idée lancée par Jacques Chirac et concrétisée en France est un exemple de cette solidarité.

15.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, je sais que pareille taxe a déjà été envisagée en Belgique. Elle a été appliquée aux Pays-Bas pendant une certaine période.

On connaît le système. Il s'agit d'un tarif de base pour les courts trajets. Suivant qu'il s'agit d'un ticket en classe économique, business ou première classe, le montant devenait considérable.

On a constaté que, lorsque les Pays-Bas ont appliqué cette taxe, des centaines de milliers de passagers néerlandais ont changé leur fusil d'épaule et ont choisi de partir de l'aéroport de Zaventem. C'est ainsi que le gouvernement néerlandais a décidé d'abolir cette taxe.

Vous avez suivi, comme moi, l'évolution du nombre de passagers dans nos aéroports avec ses conséquences en matière d'emploi et au niveau économique pour les aéroports et les compagnies aériennes. Je ne pense pas, même si je reconnais le sentiment noble qui sous-tend l'application d'une telle mesure, qu'il soit opportun d'appliquer une telle taxe dans un secteur qui connaît actuellement des difficultés considérables.

Par ailleurs, si on veut réellement manifester une solidarité pour certaines causes ou à l'égard de certains pays du Tiers-monde, je ne pense pas que ce soit la seule voie possible. D'autres moyens peuvent être envisagés. D'autres secteurs de la vie économique, sociale et politique peuvent être concernés sans que cela ne remette en cause les chances de survie des compagnies aériennes ou la rentabilité des transports aériens dans leur ensemble.

Sur le principe évoqué, je n'ai pas de problème mais, croyez-moi, ce n'est pas le moment d'envisager une telle taxe dans un secteur en pleine crise.

15.05 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je suis d'accord avec vous sur le constat que des mesures isolées prises par un seul pays peuvent entraîner les effets de concurrence que vous évoquez. C'est pour cela qu'un des volets de ma question portait sur la volonté dont notre pays pourrait faire preuve à l'égard d'autres pays européens pour porter ce dossier lors de la présidence belge. Il est préférable que des mesures de ce type soient prises au niveau européen. Je ne pense pas qu'une taxe supportée par le consommateur, une taxe d'un à trois euros selon la classe dans laquelle on voyage puisse mettre en péril le secteur aérien européen si la mesure est prise au niveau européen.

J'aurais voulu que vous vous montriez plus volontariste pour convaincre les partenaires européens de le faire ensemble.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 17472 van mevrouw Snoy is reeds aan bod gekomen. Vraag nr. 17531 van mezelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17658 van de heer Libert wordt uitgesteld.

16 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le paiement contraint de l'assurance transport lors de l'achat d'un billet chez Ryanair" (n° 17769)

16 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gedwongen betaling van de transportverzekering bij de aankoop van een biljet bij Ryanair" (nr. 17769)

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la compagnie de transport aérien Ryanair à Charleroi annonce une bonne nouvelle: l'instauration de six nouvelles lignes au départ de cet aéroport, desservant diverses destinations européennes, comme Ibiza, Kaunas, Cracovie, Nador, Séville et Zadar. Voilà qui amènera la création de 75 nouveaux emplois directs et de 150 emplois indirects. À cette fin, Ryanair a investi 250 millions de dollars pour les nouveaux appareils et le lancement de ces lignes, ce qui porte l'investissement total de Ryanair à Charleroi à 800 millions d'euros pour un prévisionnel de plus de 4 millions de passagers par an. D'ailleurs, ils viennent d'annoncer leurs chiffres de 2009 avec 3,9 millions de passagers.

Cette information ne peut que nous réjouir sur le plan économique puisqu'elle nous indique la bonne santé tant de Ryanair que de l'aéroport de Charleroi ainsi que, en ces temps de crise, la création de dizaines d'emplois; malheureusement, le gouvernement olivier est en train de "saquer" l'opération, mais il s'agit d'un autre problème.

En revanche, voulant acheter un billet, j'ai eu la surprise de voir qu'alors qu'auparavant, l'acquéreur du billet pouvait choisir ou non de prendre une assurance en cochant ou décochant une case prévue à cet effet, aujourd'hui, cette assurance fait partie de manière non modifiable des taxes et frais facturés par la compagnie. Il s'agit donc de fait de vente forcée, certes d'une sécurité pour le voyageur, mais d'une vente forcée quand même. De même, je suis surpris de remarquer que cette compagnie facture l'achat en ligne, tout comme celui au guichet.

Est-ce dû à une évolution dans la réglementation du transport aérien, et donc imposé à la compagnie? Je n'en crois rien. Est-ce le résultat d'une décision unilatérale de la compagnie Ryanair – ce que je crois – dont je rappelle qu'elle a plusieurs fois été mise en cause pour son manque de transparence sur les prix qu'elle pratiquait, indiquant dans ses publicités le prix du billet non grevé des taxes d'aéroport impérativement dues?

Si tel est le cas, que comptez-vous et que pouvez-vous faire pour mettre un terme à cette pratique de vente forcée et faire en sorte que les compagnies aériennes jouent enfin le jeu d'une tarification honnête, complète et clairement annoncée d'entrée de jeu?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Flahaux, mes services ont vérifié dans plusieurs langues le site de Ryanair et ont pu, sans trop de difficultés, cocher l'option "pas d'assurance voyage". Ladite option est reprise, alphabétiquement, entre les pays de résidence du passager en sa qualité de sujet assurable. Cette assurance est donc toujours une option et n'est pas obligatoire.

L'article 23 du Règlement européen 1008 de l'année 2008, en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2008, impose aux compagnies aériennes des pays de l'Union européenne d'afficher les prix des billets toutes charges et frais compris. Les prix affichés doivent donc inclure les taxes d'aéroport, les surcharges ou les droits supplémentaires dont ceux liés à la sécurité et aux carburants. Quant aux suppléments de prix optionnels, ils doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation. Leur acceptation par le client doit résulter d'une démarche explicite. Les formulaires avec les cases précochées ne sont plus autorisés.

La nouvelle technique utilisée par Ryanair n'est certes pas la plus intuitive pour le passager mais elle reste dans la marge d'interprétation de la réglementation. On ne peut dans ce cas que conseiller aux passagers de lire deux fois les conditions lors de la réservation. J'espère avoir été suffisamment clair!

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez été parfaitement clair. Il aurait été mieux d'avoir une interprétation sur le plan législatif qui empêche Ryanair de se faufiler à travers la

réglementation.

16.04 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mag ik even onderbreken? Ik weet dat het ongewoon is, maar ik wil even inpikken op wat de heer Flahaux over Ryanair stelt.

Ik heb eergisteren een vlucht geboekt. Ik kreeg te kampen met het probleem dat de heer Flahaux aanhaalt, met name dat de boeking altijd in verschillende fases wordt behandeld. Er is fase 1 en fase 2. Vooraleer ik aan de laatste fase kwam, kreeg ik nogmaals een blok op de site van Ryanair met de melding: "U hebt nog geen verzekering genomen. Doe dat nu." Ik heb dat natuurlijk gedaan.

De vraag van de heer Flahaux is dus heel terecht.

Ik zal speciaal nogmaals een poging doen. Ik veronderstel dat u, wanneer ik aldus een tweede reis boek, ze mij wel terugbetaalt. Ik zal dus speciaal nogmaals op voormelde site een kijkje nemen. Ik heb immers eergisteren het aangehaalde probleem meegemaakt.

De **voorzitter**: Mijnheer De Groote, ik dank u voor uw persoonlijke toevoeging.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Vraag nr. 17863 van mevrouw Vautmans wordt uitgesteld. Vraag nr. 17895 van de heer Geerts is omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de totstandkoming van een luchtvaartinformatiekruispunt" (nr. 17911)

17 Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place d'une Banque-carrefour des informations aéronautiques" (n° 17911)

17.01 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, minister van Binnenlandse Zaken Turtelboom heeft in commissie aangegeven dat bij de invoering van een foutieve alarmcode door de piloot van een luchtvaartuig er geen protocol bestaat tussen de federale politie, defensie en Belgocontrol om in dergelijke situaties op te treden. De minister deelde wel mee dat er naar analogie van het maritiem informatiekruispunt een luchtvaartinformatiekruispunt zou worden opgericht in het kader van de werkzaamheden van het ministerieel comité voor inlichtingen en veiligheid.

Mijnheer de staatssecretaris, werd u in dat verband reeds uitgenodigd door het comité?

Kunt u de stand van zaken meedelen van voornoemd initiatief? Binnen welke termijn zal het luchtvaartinformatiekruispunt operationeel zijn? Welke budgetten worden er daarvoor uitgetrokken? Wie zal het kruispunt financieren? Welke personeelsbezetting wordt voor het kruispunt vooropgesteld?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik werd tot op heden niet uitgenodigd tot besprekingen van die aangelegenheid binnen het ministerieel comité voor inlichtingen en veiligheid, het MCIV.

Wel is mij bekend dat op 15 oktober 2009 op initiatief van het ministerie van Landsverdediging een eerste verkennende vergadering plaatsvond inzake het luchtvaartinformatiekruispunt met vertegenwoordigers van genoemd ministerie, het directoraat-generaal van de luchtvaart, met name de luchtvaartinspectie, de federale politie, de douane en Binnenlandse Zaken. Daarbij bleek de problematiek sterk te verschillen van die van het maritiem informatiekruispunt, onder meer gelet op een bevoegdheidsregeling, die verschillend is van die van de maritieme sector, de commercieel gevoelige aard van bepaalde informatiestromen en de complexiteit van het probleem.

Dat houdt ook in dat prioritair bepaald moet worden welke informatie nodig is voor de respectieve diensten, waar die informatie beschikbaar is en hoe die geraadpleegd kan worden zonder dat daarom noodzakelijkerwijze belangrijke infrastructuurwerken hoeven te worden uitgevoerd.

In de eerste plaats zou beoogd worden om de interne informatiestroom binnen iedere organisatie structureel

te verbeteren. De werkgroep zou dan in het voorjaar opnieuw samenkomen met rapportering aan het MCIV. Op dit ogenblik vinden dus uitsluitend voorbereidende werken plaats om na te gaan of men tot een resultaat kan komen en zo ja, onder welke voorwaarden.

17.03 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord.

Blijkbaar, mijnheer de staatssecretaris, bent u verantwoordelijk voor Belgocontrol en is er in het specifieke geval van de ontsnapping van Sekkaki iets misgelopen met de helikopter. Als men een code indrukt, moet dat op de radar van Defensie komen en zou dat moeten doorgespeeld worden aan de politie. Blijkbaar kunt u daar niets aan doen. Als u niet uitgenodigd bent op een vergadering, kunt u daar niet aan meewerken, daar ga ik mee akkoord. Ik zal de minister van Binnenlandse Zaken daar nog over aanspreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Ik heb vraag nr. 17928 van mezelf omgezet in een schriftelijke vraag, om de werkzaamheden wat vooruit te laten gaan.

18 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de BIVV-studie met betrekking tot de houding in het verkeer" (nr. 17979)

18 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'étude de l'IBSR sur le comportement dans la circulation" (n° 17979)

18.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal snel mijn vraag stellen om de zaken goed vooruit te laten gaan.

Mijnheer de staatssecretaris, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft een onderzoek gepleegd naar de attitudes in het verkeer. Er werd gezocht naar houdingen met betrekking tot alcohol en snelheid, volgens leeftijd, geslacht en woonplaats. Een attitude kan een aantal zaken verklaren, maar het blijft peilen naar. Er blijft een verschil tussen attitudes, of zoals men wil de "goede voornemens", en het gedrag op de weg. Ik zal de verschenen resultaten niet opsommen; zij kwamen reeds uitgebreid in het nieuws.

Ik beperk mij tot de vraag welke conclusies u uit dit onderzoek zult trekken. Welke beleidsconclusies trekt u uit de resultaten van de bevraging? Wat was de kostprijs van de studie? Aan welk ritme zal de bevraging met betrekking tot de houding in het verkeer worden herhaald? Er was namelijk sprake van dat dit een eerste rapport zou zijn in zijn soort. Wil dit dan zeggen dat dezelfde vraagstelling zal worden herhaald of dat er nog zal worden gepolst naar andere attitudes in het verkeer?

18.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer De Groote, om de drie jaar voert het BIVV attitudemetingen uit bij de Belgische populatie, om een idee te krijgen van de evolutie van de attitudes inzake een aantal verkeersveiligheidsitems. De eerste meting gebeurde in 2003, de tweede in 2006 en de derde in 2009. De resultaten van die derde meting zullen in de loop van dit jaar worden gepubliceerd.

Ik ben dus enigszins verbaasd te vernemen dat u via de pers al een of ander zou hebben vernomen. Wij zijn zelfs nog niet zo ver.

Uit de metingen die vroeger werden gedaan, blijkt dat de Belgische bestuurders sterk bezorgd zijn over de verkeersonveiligheid. Uit een analyse van de gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen blijkt dat de bestuurders een vrij objectief zicht hebben op de belangrijkste oorzaken. Dit reflecteert zich op zijn beurt vrij goed in hun attitudes ten opzichte van de noodzaak om verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen, zowel op het vlak van de regelgeving, de controles en de bestraffing, als op het vlak van de infrastructuur en de sensibiliseringscampagnes. Alleen de attitude tegenover maatregelen om onaangepaste snelheid tegen te gaan, is niet unaniem positief.

Het grootste probleem inzake de attitude van de Belgische bestuurders ligt op het niveau van de subjectieve pakkans en de subjectieve straffkans.

Ongeveer de helft van de bestuurders vindt zowel de kans op een procesverbaal na een positieve controle, als de kans om effectief te worden gestraft, niet groot. Snelheid is hierop een uitzondering. De les die we daaruit kunnen trekken is dat er meer inspanningen nodig zijn om de objectieve pak- en straffkans te

verhogen. Er moet daarover ook meer worden gecommuniceerd, teneinde de subjectieve strafkans te vergroten. Ik verwijs daarbij naar de inhoud van mijn beleidsnota 2010 waarin ik het heb over meer controles van de politie inzake het rijden onder invloed van alcohol en drugs, en het dragen van de veiligheidsgordel, de geautomatiseerde afhandeling van de verkeersovertredingen door middel van een incassobureau en de invoering van het rijbewijs met punten.

Tot slot, de kostprijs van de recentste attitudemeting in 2009 bedroeg 78 185 euro, exclusief btw. Deze prijs dekt het uitvoeren van face-to-face-interviews bij een steekproef van de Belgische autobestuurders, representatief qua leeftijd en gewest, over hun attitudes inzake snelheid, het rijden onder invloed van alcohol, het rijden onder invloed van drugs en de gordeldracht. De afname van de enquête werd aan een studiebureau uitbesteed.

18.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben enigszins verwonderd dat u mij vraagt waar ik die cijfers vandaan haal. In een artikel uit een krant van 30 december 2009 heeft de heer De Dobbeleer, woordvoerder van het BIVV, het over een studie over de verkeersveiligheid, en het beleid uitgesplitst naar leeftijd, geslacht en woonplaats. Ook de heer Tegenbos heeft daarover een artikel geschreven. Daarin stelt hij duidelijk dat burgers met een goed verkeersgedrag wonen in landen waar de pakkans heel hoog is, zoals Nederland, de Verenigde Staten en Canada. Dat komt ongeveer overeen met wat u zei in uw antwoord.

18.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer De Groote, wij moeten de zaken in hun juiste context situeren. De VAB heeft een enquête ingesteld en heeft welbepaalde standpunten geponeerd. De heer De Dobbeleer heeft doodeenvoudig gereageerd op standpunten die in de enquête van de VAB naar voren kwamen. De specifieke attitudemeting van het BIVV heeft nog altijd geen aanleiding gegeven tot een rapport daarover.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le renforcement de la sécurité à l'aéroport national de Bruxelles" (n° 17986)**

- **M. Peter Logghe à la ministre de l'Intérieur sur "les scanners corporels dans les aéroports belges" (n° 17992)**

- **M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport national" (n° 18092)**

- **M. Bart Laeremans à la ministre de l'Intérieur sur "l'introduction de scanners corporels à l'aéroport de Zaventem" (n° 18139)**

- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem" (n° 18187)**

19 Samengevoegde vragen van

- **de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "strengere veiligheidsmaatregelen op Brussels Airport" (nr. 17986)**

- **de heer Peter Logghe aan de minister van Binnenlandse Zaken over "bodyscans op de Belgische luchthavens" (nr. 17992)**

- **de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de nationale luchthaven" (nr. 18092)**

- **de heer Bart Laeremans aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de invoering van bodyscans op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18139)**

- **de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid in de luchthaven van Zaventem" (nr. 18187)**

19.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, je ne reviendrai pas sur les raisons qui ont amené aux décisions de renforcer la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National et dans les aéroports européens pour les vols à destination des États-Unis. Je souhaiterais aborder avec vous les modalités du renforcement de cette sécurité, leur coût et ceux qui vont devoir le supporter.

Dans le même ordre d'idées, en ce qui concerne l'utilisation des scanners corporels dans les aéroports, j'y suis tout à fait favorable à titre personnel; je crois qu'il y a plus d'un an, vous m'aviez répondu que vous

l'étiez aussi mais qu'il fallait des garanties. Sur le plan européen, vous rappeliez que le Parlement européen avait renvoyé le dossier à la Commission. Ce Parlement avait donné trois mois pour présenter une nouvelle proposition mais ce dossier n'est pas revenu depuis lors, même après l'événement de décembre dernier. Cela ne relève pas de votre responsabilité, bien entendu!

Par contre, j'ai vu que par l'intermédiaire de votre porte-parole, vous adoptiez une attitude plus prudente que par le passé. Vous évoquiez notamment un risque de conflit entre la législation européenne et la législation belge, conflit que vous n'avez pas envie de voir se produire.

J'ai encore examiné la législation européenne. Elle n'interdit pas l'utilisation des scanners corporels. Si c'était le cas, d'autres pays européens n'auraient pas emboîté le pas. Si eux aussi risquaient un conflit entre la législation européenne et leur législation interne, pourquoi auraient-ils implémenté les scanners corporels dans certains aéroports?

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais savoir où nous en sommes dans ce dossier. Je rappelle que le principal argument, qui est celui du respect de la vie privée, est facilement contournable. Personne ne doit être obligé de passer par le scanner corporel. Il suffit de dire que l'on ne souhaite pas passer par le scanner corporel, comme cela se fait aux États-Unis. Dans ce cas, on applique la fouille corporelle. Je ne suis pas certain que, dans le cas particulier de la pose d'explosifs dans le slip du passager, la fouille corporelle soit de nature à porter moins atteinte à sa vie privée que le passage par le scanner corporel, ceci étant dit sur le ton de l'humour!

Je souhaiterais effectivement connaître l'état d'avancement de ce dossier au niveau européen et aussi la position que la Belgique adoptera, puisque ce dossier viendra inmanquablement sur la table européenne. Quelle position allez-vous porter au nom du gouvernement belge au niveau européen?

19.02 Peter Logghe (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het fundamentele kader is al door de heer Baeselen geschetst, met name de mislukte aanslag van de islamitische fundamentalist.

Gevolgen waren er onmiddellijk. Nederland kondigde onmiddellijk aan tot bijkomende veiligheidsmaatregelen, zoals het invoeren van bodyscans, te zullen overgaan. Ik zal mijn vraag enkel op de bodyscans toespitsen en focussen. Groot-Brittannië meldde onlangs ook tot voornoemde veiligheidsmaatregelen te zullen overgaan. Andere Europese landen zullen volgen.

Mijnheer de staatssecretaris, u weet en wij weten dat in ons land dergelijke scanners nog niet aan de orde zijn. Ik lees en hoor dat er op een advies van de Europese Commissie wordt gewacht.

Ik heb, net als de heer Baeselen, in het verleden de minister van Binnenlandse Zaken al een paar keer over de materie ondervraagd. Ik heb nooit een fundamenteel antwoord op mijn vragen gekregen. Ik heb dus een aantal vragen over de bodyscans, zoals ze momenteel mogelijkwijze worden ingevoerd.

Ten eerste, mijnheer de staatssecretaris, is de mogelijke invoering van bodyscans momenteel een gespreksonderwerp binnen de huidige regering? Wat is nu, hic et nunc, het standpunt van de regering?

Ten tweede, er wordt geopperd dat de aankoop en het gebruik van bodyscans te duur zouden zijn. Bodyscans zouden ook geen absolute veiligheid garanderen. Ik heb voornoemde stellingname ook van verscheidene andere ministers gelezen.

Wij weten allen dat absolute veiligheid niet bestaat. Het kan nooit volledig worden uitgesloten dat er iets gebeurt. Bodyscans werken echter wel veiligheidsverhogend. Dat lees ik toch in verschillende studies.

Kunt u misschien aangeven wat binnen de regering de problemen zijn om Nederland en Groot-Brittannië te volgen?

Ten derde, als de discussie in België over een mogelijke schending van de wet op de privacy gaat, waarom is er dan geen probleem in Groot-Brittannië en Nederland? Het zijn nochtans twee landen waar de bescherming van de privacy altijd heel hoog in het vaandel is gevoerd.

Ten vierde, ook de kostprijs van de bodyscans wordt hier en daar aangevoerd als argument om ze niet in te voeren. Wat is de kostprijs van bodyscans? Wordt in België momenteel met een proefproject gewerkt?

Worden er proefprojecten in het buitenland gevolgd?

Ten vijfde en ten slotte, mijnheer de staatssecretaris, wanneer verwachten u en de regering een definitief antwoord op de problematiek in kwestie te kunnen geven? Indien u inderdaad op het advies van de Europese Commissie wacht, wanneer wordt het bedoelde advies van de Europese Commissie dan verwacht?

De **voorzitter**: De vragen nrs. 18092 van de heer Defreyne en 18139 van de heer Laeremans werden ingetrokken.

19.03 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik verneem van de pers dat de chef van de veiligheid op de luchthaven van Zaventem ontslagen werd. De directie van Brussels Airport ontkent dat dit te maken zou hebben met het incident van enkele weken geleden waarbij een Afrikaanse man tot tweemaal toe de luchthaven wist binnen te dringen. De nieuwe veiligheidschef zou ondertussen al de derde zijn in zes jaar tijd.

Gelet ook op de resultaten van het rapport van het directoraat-generaal van de luchthaven waarbij ook de controle van bagage en handbagage en het eigen personeel voor verbetering vatbaar zou zijn, zou ik willen vernemen of alle voorgestelde maatregelen werden geïmplementeerd, of ze voldoende zijn en of er desgevallend bijkomende maatregelen moeten worden getroffen.

Ik heb u daarover een schriftelijke vraag gesteld in juni. U zei toen dat u het rapport waarnaar ik had verwezen, nog niet ontvangen had en slechts beschikte over het verslag van een mondelinge debriefing. Tot slot zei u, na een aantal maatregelen te hebben aangekondigd, in antwoord op mijn schriftelijke vraag: "Deze inspectie maakt momenteel een volledige doorlichting van het kwaliteitscontrolesysteem van de luchthaven en zal mij dienaangaande op korte termijn rapporteren met het oog op een herziening van het luchthavenbeveiligingsplan".

Ik zou van u graag de stand van zaken vernemen.

19.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, suite à la tentative d'attentat à bord d'un vol Amsterdam-Detroit de Northwest Airlines, le 25 décembre dernier, le *Department of Homeland Security* (DHS) a édicté des directives qui imposent des mesures de sécurité supplémentaires aux compagnies aériennes affrétant des vols vers les États-Unis.

Étant donné qu'en Belgique une partie de ces mesures relève des compétences de l'inspection aéroportuaire, il a été décidé, après concertation avec le DHS et la *Transportation Security Administration* (TSA) qui en fait partie, de réaliser provisoirement et aux frais de ces compagnies aériennes une fouille manuelle supplémentaire à la porte d'embarquement ou au milieu du *Concourse B* de Brussels Airport, le seul aéroport belge d'où partent des vols de passagers à destination des États-Unis. Ces mesures sont toujours d'application à ce jour.

Suite à l'avis de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), ces mesures supplémentaires ne sont pas appliquées aux autres vols pour le moment. Pour ces vols, les règles déjà très strictes conformes aux règles européennes sont toujours d'application.

Mede op Belgische vraag werd op 7 januari 2010 door de Europese Commissie, DG TREN, een bijzondere vergadering belegd van het Aviation Security Committee, bestaande uit experts van de Commissie en alle lidstaten. De vergadering boog zich enerzijds, over het innemen van een gemeenschappelijk Europees standpunt inzake de door de US gevraagde maatregelen en anderzijds, over de te gebruiken apparatuur inzake de nieuwe dreiging.

Wat het eerste punt betreft, werd een gezamenlijk ontwerpvoorstel van te nemen maatregelen voor US bound vluchten uitgewerkt, dat komende donderdag op 14 januari 2010 tijdens een bijzonder overleg tussen de Europese Commissie en de DHSTSA in Washington besproken zal worden.

Wat de te gebruiken apparatuur betreft, werd tijdens de vergadering van 7 januari overleg gepleegd over de bodyscanners. In dat verband moet worden opgemerkt dat in het oorspronkelijke ontwerp van verordening van de Europese Commissie het gebruik van die apparatuur als een van de mogelijkheden van screening van passagiers was opgenomen. Hiertegen kwam evenwel verzet van het Europees Parlement, dat de

verwijdering van die mogelijkheid uit de ontwerpverordening verkreeg om redenen van privacy, gezondheid, regelgeving van databanken en efficiëntie. Om die reden kan die apparatuur, die overigens belangrijke beperkingen heeft indien men de gezondheid niet wil schaden, enkel gebruikt worden bij wijze van proefprojecten onder het toezicht van de Europese Commissie of bij wijze van bijkomende maatregel.

Tijdens de voormelde meeting van 7 januari 2010 werd besloten dat het dossier van de bodyscanners opnieuw zal worden onderzocht door de Europese Commissie met het oog op het innemen van een standpunt en het nemen van voorzieningen die tegemoetkomen aan de voormelde bezwaren van het Europees Parlement.

Ik heb zelf steeds het innemen van een gezamenlijk Europees standpunt gesteund en ik ben verheugd dat dat ook de conclusie was van de voormelde meeting met DG TREN. België zal actief de besprekingen opvolgen, die mogelijk leiden tot het opnemen van de bodyscanners als primaire screeningapparatuur in de Europese verordening, maar dan in een zeer strikt wettelijk kader.

Zo gauw dat is verwezenlijkt, wordt de mogelijkheid tot invoering van bodyscanners op onze luchthavens geopend.

Op de specifieke vraag van de heer Mortelmans kan ik antwoorden dat de door The Brussels Airport Company of TBAC genomen maatregel tot ontslag van het hoofd Beveiliging, een interne maatregel betreft die, voor zover mijn diensten bekend is, niet is geïnspireerd op een tekortkoming van het beveiligingssysteem van de luchthaven of op fouten die door de betrokkene met betrekking tot de beveiliging zouden zijn begaan.

19.05 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, pour être bref, en guise de réplique, j'aimerais vous poser une question et avoir une réponse.

La Belgique suivra le débat avec attention, dites-vous, au niveau européen, mais vous ajoutez qu'à la condition d'avoir une position commune européenne et un cadre légal et réglementaire précis, vous êtes favorable à l'utilisation dans ce cadre des scanners corporels, éventuellement de manière limitée. La position de la Belgique serait donc favorable s'il y a un cadre européen commun, réglementation et garanties légales. Oui ou non?

19.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il me semble que ma réponse était suffisamment claire. J'ai dit qu'en cas d'accord au niveau européen, si les objections formulées sur le plan du respect de la vie privée et des aspects techniques touchant à la santé, car il s'agit de rayons d'une nature totalement différente, sont rencontrées et qu'un accord est conclu entre les États-Unis et l'Union européenne sur l'échange des données entre les pays européens et les États-Unis, si un consensus aboutit sur ce plan, à cet égard, je serais prêt à l'appliquer.

19.07 Xavier Baeselen (MR): Prêt à l'appliquer? Excusez-moi, mais vous irez autour de la table; au moment de la discussion, quelle position prendra la Belgique?

19.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La Belgique demande une attitude commune de la part de tous les pays européens. Je ne me range pas d'office, comme suggéré par M. Logghe, du côté des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne, mais je suis plutôt d'avis de suivre l'Allemagne et, en grande partie, la France pour examiner d'abord si le Parlement européen peut se rallier à la proposition, si les conditions de protection de la santé et du respect de la vie privée sont respectées, et si l'échange des données entre les États-Unis et l'Union européenne se réalisera. Si toutes ces conditions sont remplies et que la Commission européenne suit la suggestion, avec l'accord du Parlement, alors, nous le ferons.

19.09 Xavier Baeselen (MR): Cela laisse beaucoup de si ...

19.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, ce n'est pas parce qu'il neige en Grande-Bretagne que je dois faire sortir les chasse-neige en Belgique. La Commission européenne avait pris une décision au départ et vos collègues, nos collègues du Parlement européen ont répondu *niet*, pour utiliser un mot russe.

Ils ont fixé les conditions. Je m'y rallie! N'oublions pas que, ce faisant, même en Belgique, je devrais vérifier

si notre législation nationale en matière de respect de la vie privée est appliquée ou non. C'est aussi simple que cela!

19.11 Xavier Baeselen (MR): Il est curieux que l'on ne demande pas si la fouille corporelle est de nature à respecter ou non la vie privée!

19.12 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Si une personne quitte la Belgique pour s'exposer sur une plage et estime ne pas pouvoir passer devant le scanner pour des motifs de respect de sa vie privée, alors ...

19.13 Xavier Baeselen (MR): C'est son droit!

19.14 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: C'est son droit!

19.15 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord.

A contrario ga ik ervan uit – dit is toch wat u aan de heer Baeselen hebt gezegd – dat, als er geen gemeenschappelijk Europees standpunt komt, u niet opteert voor de invoering van de bodyscans op Belgische luchthavens, ook al zou de veiligheid van de burgers daar een stuk mee verbeterd kunnen worden.

Ten tweede, ik heb geen antwoord gekregen op de vraag over de mogelijke kostprijs van de invoering van de bodyscans.

Ten slotte, u onderstreept dat zelfs indien de wil er is om bodyscans in te voeren, er eerst moet worden onderzocht of dat wel kan gezien de Belgische wetgeving op de privacy. Is u nooit gevraagd om dat al eens af te toetsen met de privacywetgeving? Ik zie het immers al gebeuren: dat gemeenschappelijk standpunt komt er niet of het komt er erg laat. Begin met de 27 lidstaten van de Europese Unie maar eens een gemeenschappelijk standpunt over die bodyscans tot stand te brengen. Ik vrees dat we vertrokken zijn voor een heel lange discussie.

19.16 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb echter natuurlijk niet specifiek een vraag gesteld over het ontslag van de betrokken directeur. Het is uiteraard niet bevorderlijk voor de continuïteit als het al de derde zou zijn in zes jaar. Daar kunnen we ook al vraagtekens bij plaatsen.

Eigenlijk ging mijn vraag over het rapport dat u intussen vermoedelijk hebt kunnen inkijken, en over de maatregelen die daarin worden voorgesteld. Daarover hebt u in uw antwoord eigenlijk niets gezegd. Ik vind dat jammer. Desnoods kom ik erop terug en stel ik hierover een specifieke vraag. Ik zou u namelijk graag horen vertellen dat de lacunes die opgemerkt werden in het verslag van het directoraat-generaal, allemaal zijn weggewerkt en welke maatregelen er desgevallend nog nodig zijn voor de verbetering van de veiligheid in en om de luchthaven van Zaventem. Op die vragen heb ik eigenlijk geen antwoord gekregen. Dat vind ik wat jammer.

19.17 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Wanneer ik het heb over de veiligheid van de luchthaven, dan heb ik het niet alleen over de controle van de passagiers, maar ook over een veilige omgeving rond de luchthaven. In een omtrek van ruim 20 kilometer is er een afsluiting van 2,5 meter hoog, met prikkeldraad daar bovenop. Op zowat driekwart van de omtrek is er een tweede afsluiting, opnieuw met prikkeldraad daar bovenop. Tussen de twee is er een rijweg, waar de controlediensten regelmatig passeren.

De persoon die over de afsluiting is gekropen, heeft dat gedaan op een plaats waar er werken aan de gang zijn en er maar één afsluiting was. Laten we zeggen dat de veiligheidsdiensten van de luchthaven daaruit geleerd hebben. Dat is een eerste bedenking.

Tweede bedenking, wat betreft de veiligheid inzake de passagiers, heb ik zelf de onderhandelingen gevoerd met de Amerikaanse vertegenwoordiging. Zowel de deputy van de Homeland Security, mevrouw Lute, als de verantwoordelijke van de Transportation Security Administration is naar Zaventem gekomen om te zien hoe de zaken hier georganiseerd zijn. Ik heb met hen onze voorgenomen maatregelen besproken, die ik u kort zal herhalen.

Naast de gewone maatregelen hebben wij er drie vooropgesteld. Ten eerste mag er voortaan maar een stuk handbagage meegenomen worden. Ten tweede moet men zich drie uur op voorhand met de bagage komen aanmelden voor een goede scanning van de bagage. Ten derde wordt er een tweede persoonscontrole gedaan na de eerste voor men instapt op het vliegtuig. De Amerikaanse gesprekspartners hebben zich daarmee akkoord verklaard. Ik heb hun ook klaar en duidelijk gezegd dat het niet mijn houding zou zijn om onmiddellijk scanners te plaatsen, maar dat ik mij volkomen zou richten op en aansluiten bij hetgeen op Europees vlak wordt overeengekomen. Daar houd ik het bij.

Ik volg niet zomaar, met het hoofd in het zand, wat anderen gedaan hebben. Ik houd het daarbij. Ik heb van in den beginne OCAD/OCAN volledig bij het geheel betrokken, omdat die instantie verantwoordelijk is voor de veiligheid. Men kent de inhoud van onze voorstellen en onze werkwijze, waaraan wij alsnog ons houden. Als een en ander strenger moet worden op grond van meer informatie die wij krijgen vanuit de verschillende inlichtingendiensten, dan zullen wij dat doen. Proactief werken doe ik niet, tenzij uit de onderhandelingen en besprekingen tussen de verschillende instanties blijkt dat het inderdaad nuttig en noodzakelijk is.

Trouwens, laten we er toch rekening mee houden dat de scanners niet achter het hoekje staan te wachten. Die moeten eventueel besteld worden en daar zullen wel voldoende maanden overheen gaan, dat weten wij wel.

De **voorzitter**: Ik denk dat de verschillende standpunten voldoende bekend zijn.

19.18 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, op mijn schriftelijke vraag van juni hebt u geantwoord: "Bij de inspecties werden, evenzeer als eerder bij een audit door het directoraat-generaal Luchtvaart, tekortkomingen vastgesteld, onder meer op het gebied van de toegangscontrole van het personeel en het beveiligingsonderzoek van passagiers en bagage".

U bevestigt dus dat er aan de tekortkomingen die toen werden vastgesteld, is geremedieerd, of moeten nog verdere maatregelen worden genomen?

19.19 Staatssecretaris Etienne Schouppe: aangezien u bij de bespreking aanwezig was, zult u zich herinneren dat de verantwoordelijkheid van het DGLV voor de toegangsbadge werd verlengd, omdat de veiligheidsinstanties die dat normaal zouden moeten doen, niet klaar waren. Die instanties hebben gevraagd om die taak voort te zetten, omdat zij daarvoor nog niet klaar waren.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

20 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la concertation avec les Régions pour l'utilisation des couloirs de bus par les motards" (n° 18060)

20 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overleg met de Gewesten voor het gebruik van de busstroken door motorrijders" (nr. 18060)

20.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous avais interrogé au mois de novembre 2009 sur l'utilisation des couloirs réservés aux bus par les motos. Vous m'annonciez alors qu'une réunion avec les Régions allait avoir lieu "très prochainement" afin de parvenir à un accord sur un projet d'arrêté royal modifiant le Code de la route et visant à autoriser la circulation des motos sur les bandes réservées aux bus.

Cette réunion a-t-elle déjà eu lieu? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions?

20.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, la réunion de concertation avec les Régions a effectivement eu lieu le 17 décembre 2009. Cette réunion concernait la modification du Code de la route, entre autres en ce qui concerne la possibilité d'accès des motards aux bandes pour bus et aux sites franchissables, moyennant l'apposition d'un pictogramme "motos".

Les représentants des ministres régionaux ont "pris note" mais les gouvernements régionaux doivent encore s'exprimer. Une fois le texte de l'arrêté royal finalisé, la procédure écrite de concertation avec les Régions

démarrera, probablement à la fin du mois de janvier. Une demande d'avis sera également transmise au Conseil d'État. Par la suite, l'arrêté royal prendra sa forme définitive et pourra être promulgué.

20.03 Xavier Baeselen (MR): C'est encore plus compliqué que pour les scanners corporels!

20.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La Belgique est un pays compliqué!

20.05 Xavier Baeselen (MR): Le fait de faire circuler des motos dans les couloirs réservés aux bus est encore plus compliqué que d'installer des scanners corporels!

Monsieur le secrétaire d'État, je reconnais que vous vous êtes impliqué dans ce dossier. Si j'ai bien compris, vous avez exposé aux Régions votre projet de modifier l'arrêté royal. Les Régions ont pris note et vous préparez votre arrêté royal.

Les Régions doivent-elles vous donner un avis positif pour continuer à avancer dans ce dossier?

20.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Elles peuvent aussi ne pas donner d'avis, si le Conseil d'État l'accepte.

20.07 Xavier Baeselen (MR): Vous souhaitez avancer dans ce dossier ...

20.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Bien sûr.

20.09 Xavier Baeselen (MR): Merci.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 Vraag van de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het bekomen van gelijkvormigheidsattesten door invoerders van wagens en motorfietsen" (nr. 18082)

21 Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes rencontrés par les importateurs de voitures et de motocyclettes pour obtenir le certificat de conformité" (n° 18082)

21.01 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voor de inschrijving van een ingevoerde wagen heeft men een certificaat van overeenstemming nodig. Dit certificaat, dat vroeger het gelijkvormigheidsattest werd genoemd, bewijst dat het voertuig voldoet aan de wettelijk voorgeschreven technische vereisten. Ook voor motorfietsen moet een procedure worden doorlopen om het voertuig te laten valideren. Verschillende invoerders van motorfietsen en wagens zitten momenteel met de handen in het haar, omdat de FOD Mobiliteit er niet in slaagt tijdig de nodige attesten af te leveren. Sommige importeurs wachten naar verluidt al maanden op de nodige documenten.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u het probleem bevestigen en neemt u initiatieven om het te verhelpen?

21.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Vanhie, ik ben op de hoogte van het feit dat er op dit ogenblik vertragingen zijn bij het afleveren van de gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen. Deze vertraging is te wijten aan een aantal factoren. In de eerste plaats was er een uitstroom van personeel. Een belangrijk aantal medewerkers heeft de dienst Homologaties, die instaat voor het afleveren van de genoemde attesten, verlaten. Een andere belangrijke oorzaak is de ingebruikname van een nieuw informaticasysteem om aanvragen te registreren en op te volgen. De noodzakelijke opleiding van de medewerkers tijdens het opstarten ervan heeft geleid tot een langere behandelingstijd van de dossiers.

Ik heb er bij de FOD op aangedrongen om dringend de nodige maatregelen te nemen om de vertragingen zo snel mogelijk te verhelpen, zoals de onmiddellijke inschakeling van drie tijdelijke voltijdse equivalenten. Volgens het personeelsplan zal er in 2010 trouwens een versterking van de dienst Homologaties komen, met vier nieuwe voltijdse medewerkers, die zich echter ook nog moeten inwerken en het vak nog moeten leren.

21.03 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan begrijpen dat er problemen zijn, maar konden die problemen niet voorzien worden? Uw eerste opmerking was dat er een uitstroom van personeel was. Als men dat kon voorzien, en als men de opleiding vroeger opgestart zou hebben, dan zouden er geen problemen zijn. De kleine handelaar komt op de rand van het faillissement, want hij heeft een voorraad motorfietsen die hij niet mag verkopen, omdat hij geen gelijkvormigheidsattest heeft. U neemt maatregelen om personeel aan te werven, maar kon men in de uitstroom van het personeel niet voorzien?

Zijn ze zomaar weggegaan of zijn ze, op zijn Vlaams gezegd, buiten gesmeten?

21.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ze zijn weggegaan.

21.05 Paul Vanhie (LDD): Ik hoop dat de zaak snel in orde komt, want de mensen beginnen zwarte sneeuw te zien.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

22 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijden met ondoorzichtige voorruit" (nr. 18120)

22 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la conduite avec des pare-brises givrés" (n° 18120)

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, de winterse omstandigheden zorgen voor bijzondere rijomstandigheden.

Onder andere begin 2010, namelijk op 4 januari, is er helaas een jonge vrouw in het verkeer gestorven, nadat zij op het zebrapad werd aangereden door een bestuurder die haar niet had opgemerkt, omdat de ruiten van zijn wagen nog berijpt waren, zoals dat blijkbaar in mooi Nederlands wordt gezegd.

Rijden zonder de ruiten eerst vorstvrij te maken, is inderdaad bijzonder gevaarlijk. Daarmee zal iedereen het wel eens zijn.

Er is daarna enige beweging ontstaan om het probleem van het op een dergelijke manier rijden aan te pakken. Een dergelijke overtreding zou kunnen worden bestraft op basis van artikel 81 van het koninklijk besluit van 1975, dat bepaalt dat de uitrusting en de organen van voertuigen altijd in goede staat van werking, voortreffelijk onderhouden en geregeld moeten zijn. Ook artikel 44 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 schrijft voor dat de bestuurder bestendig een volmaakt uitzicht door de voorruit moet hebben.

Het niet naleven van voornoemde reglementering wordt beschouwd als een overtreding van de eerste graad en wordt bestraft met een geldboete tussen 10 en 250 euro, uiteraard te vermenigvuldigen met de gekende factor.

Ondanks de bestaande boete zien wij niettemin vaak dat er bij vriestemperaturen jammer genoeg al te vaak auto's rondrijden waarvan de ruiten nog volledig bevroren of ondergesneeuwd zijn, met alle mogelijke, daaraan verbonden gevolgen van dien, zoals wij vorige week in de media helaas hebben moeten vaststellen.

Mijnheer de staatssecretaris, zou, gezien het gevaar dat dergelijk rijden met beperkt zicht inhoudt, de overtreding in kwestie niet veeleer als een inbreuk van de tweede of zelfs de derde graad moeten worden beschouwd? Een dergelijk rijgedrag creëert immers rechtstreeks gevaar. Het is op basis van het creëren van gevaar dat de overtredingen in categorieën zijn ingedeeld.

Zult u initiatieven nemen om de bevolking in het algemeen meer te sensibiliseren voor het feit dat het rijden met ondoorzichtige voorruit wel degelijk strafbaar is en dat er dus boetes kunnen worden verwacht?

22.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Van den Bergh, rijden met een ondoorzichtige voorruit omdat zij bevroren, besneeuwd of bedampt is, heeft volgens mij niet veel te maken met het zwaarder

bestrafen van die overtreding noch met de eventuele onwetendheid van de bevolking dat het strafbaar zou zijn. Het heeft veel meer te maken met gezond verstand. Als men niet door de voorruit kan kijken, vertrekt men niet en doet men het nodige om de voorruit sneeuw- en vorstvrij te maken. Dat lijkt mij evident. Ondanks alle informatie en nuttige raad die daarover wordt gegeven in de media en het voorhanden zijn van efficiënte middelen om de voorruit te ontdooien, blijkt een aantal bestuurders dat nog altijd niet te beseffen.

Ik begrijp uw bemerking, die volkomen terecht is, maar ik zie niet goed in hoe ik zoiets kan reglementeren. Men moet door zijn ruiten kunnen kijken. Zo eenvoudig is dat. Hoe kan men bij een accident ooit tot de vaststelling komen dat de ruit al dan niet voldoende doorzichtig was? Ofwel was de ruit niet doorzichtig en is ze dat ondertussen wel, ofwel was ze wel doorzichtig en is ze dat ondertussen niet meer. De controle daarop is onmogelijk. Dat is mijn probleem.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is inderdaad moeilijk te controleren op het moment dat er iets gebeurt, maar een politiecontrole kan wagens die zo rondrijden — we komen er elke morgen tientallen tegen — wel preventief staande houden, eventueel een proces-verbaal uitschrijven of op zijn minst een waarschuwing geven.

Het discussiepunt is of een dergelijke verkeersovertreding tot de eerste graad behoort. Aangezien er rechtstreekse risico's aan verbonden zijn die anderen mogelijk in gevaar brengen, vraag ik mij af of de categorisering van die overtreding wel correct is. Misschien kunnen we daarop later nog eens terugkomen.

22.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Dat is een andere zaak. Dat kan ik laten onderzoeken. Daarmee ga ik akkoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toelaten van elektrische wagens op busstroken" (nr. 18121)
- mevrouw Katia della Faille de Leverghem aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toelaten van elektrische voertuigen op busbanen" (nr. 18178)

23 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux couloirs de bus pour les voitures électriques" (n° 18121)
- Mme Katia della Faille de Leverghem au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'autorisation pour les voitures électriques de circuler dans les couloirs réservés aux bus" (n° 18178)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, Vlaams minister van Innovatie, Ingrid Lieten, heeft vorige week verklaard dat ze er voorstander van is om elektrische voertuigen tijdens de spitsuren op de busstroken toe te laten. Op die manier denkt ze de introductie van dergelijke wagens op onze wegen te kunnen versnellen.

Het toelaten van andere voertuigen op busstroken is mijn inziens nog steeds een federale bevoegdheid. Hiertoe moet immers artikel 72.5 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 worden gewijzigd.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van de plannen van minister Lieten? Is hierover reeds contact geweest of overleg gepleegd?

Wat is uw de houding over het toelaten van elektrische wagens tot de busstroken? We hadden het daarnet nog over de motorrijders op de busstroken. Wij hebben destijds in de commissie ook een meer algemene discussie over bedrijfsvervoer gevoerd. Moeten wij de busstroken nu voor elektrische voertuigen openstellen? En meer fundamenteel, is dat überhaupt wel controleerbaar door de bevoegde diensten?

23.02 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, Vlaams minister Lieten heeft aangekondigd dat zij de piste om elektrische auto's op de busbanen te laten rijden, wil laten onderzoeken. Ze verklaarde voorstander te zijn van het idee om die wagens toe te laten op de busstroken tijdens de spitsuren.

In het kader van de aanpak van de CO₂-uitstoot is het heel belangrijk dat wij verder op zoek blijven gaan naar alternatieven en milieuvriendelijke brandstoffen. Een van die brandstoffen is elektriciteit. Uit studies is immers gebleken dat de emissies van personenwagens die elektrisch worden aangedreven, veel gunstiger zijn dan van voertuigen op diesel of benzine.

Verschillende merken zijn bezig met de ontwikkeling van een elektrische auto. Volgens prognoses zal in 2020 tien procent van ons wagenpark elektrisch zijn.

Rekening houdend met die evolutie, heb ik een resolutie ingediend, enkele maanden geleden, om elektrische voertuigen toe te laten op de busbanen. Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg dient daartoe gewijzigd te worden. In tegenstelling tot het voorstel van minister Lieten, wil ik de elektrische voertuigen onbeperkt gebruik laten maken van die stroken, en het gebruik dus niet beperken tot de spitsuren.

Mijnheer de staatssecretaris, graag had ik dan ook een antwoord van u gekregen op de volgende vragen.

Wat denkt u over het toelaten van elektrische wagens op de busstroken?

Bent u bereid om het koninklijk besluit van 1 december 1975 te wijzigen, zodat elektrische voertuigen onbeperkt gebruik kunnen maken van de busbanen? Indien ja, wat ik hoop, welke tijdspad zal in dat geval gevolgd worden?

23.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw, ik vernam de plannen van minister Lieten, van wie ik niet wist dat ook zij bevoegd was voor Mobiliteit, via de pers vernomen. Ik was enigszins verbaasd toen ik haar standpunt las, vermits haar collega en geestesgenoot, mevrouw Van Brempt, die in de vorige Vlaamse regering wel de bevoegdheid over Mobiliteit had, zelfs weigerachtig stond tegen het openstellen van busbanen voor autocars — dit is nochtans een vorm van collectief en dus duurzaam vervoer — omdat dit volgens haar de vlotte doorstroming van de bussen van De Lijn zou beletten.

Waar ik het standpunt van de vorige Vlaamse minister van Mobiliteit niet kon volgen omdat er natuurlijk geen massa's autocars zijn die op de busbanen zullen rijden, denk ik dat het probleem van de vlotte doorstroming van bussen van het geregeld stads- en streekvervoer wel reëel zou kunnen worden indien het aantal elektrische voertuigen, conform de vraag en de wens die werd geformuleerd, onder meer door de fiscale gunstmaatregelen, die de regering heeft genomen, gevoelig zou toenemen. Deze toename mag trouwens in eerste instantie worden verwacht in het stedelijke gebied waar de doorstroming van het openbaar vervoer tijdens de spits nu al een probleem vormt en waar derhalve het toelaten van de elektrische voertuigen aanleiding zou kunnen geven tot bijkomende problemen voor het stads- en streekvervoer.

23.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Bedankt, mijnheer de staatssecretaris. Dit lijkt mij duidelijk.

23.05 **Katia della Faille de Leverghem** (Open Vld): Het is mij ook duidelijk maar ik vind het nog altijd jammer. Ik ben van mening dat de vlotte doorstroming van de bussen niet in het gedrang zal komen want in mijn resolutie staat dat de wagens 80 km per uur moeten kunnen rijden en dat het een tijdelijke maatregel is. Momenteel zijn er nog geen tien elektrische wagens ingeschreven. Dit zou echt als een impuls of een boost moeten fungeren. Het bestaat trouwens ook in het buitenland. Ik blijf dus van oordeel dat het een goed voorstel is en ik betreur het standpunt van de staatssecretaris.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 18183 van collega Lavaux wordt uitgesteld.

24 **Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de evolutie inzake elektrische auto's en de uitdagingen voor België"** (nr. 18138)

24 **Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'évolution en matière de voitures électriques et les défis pour la Belgique"** (n° 18138)

24.01 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ga verder op de kwestie van de elektrische

auto's. Niets wijst er op dat aardolie als een permanente energiebron mag worden beschouwd. Steeds vaker worden volledig elektrische wagens als het ultieme vervoersmiddel voorgesteld. Er zijn allerlei nationale en internationale studies, dat weet u. Er is bijvoorbeeld de studie van Federauto. Die merkt op dat bijkomende infrastructuur in ons land zeer snel nodig is, willen we aanhaken op de verwachte trend in Europa. Op wereldvlak zijn er prognoses van penetraties tot 7 miljoen hybride voertuigen op vrij korte termijn. In Europa verwacht men in 2010 300 000 elektrische voertuigen. In 2015 zou dat al 1 500 000 zijn, dat is een vervijfvoudiging op vijf jaar tijd. Daarna zou het exponentieel stijgen.

In studies allerhande is te lezen dat bijna alle Europese merken en toeleveranciers actief zijn op het vlak van elektrische voertuigontwikkeling. Meestal is dat in overleg en met actieve ondersteuning van een aantal Europese staten zoals Nederland, Denemarken en Groot-Brittannië. België staat daar nooit tussen. In welke concrete dossiers is de Belgische overheid momenteel concreet aanwezig op het vlak van ontwikkeling van elektrische voertuigen?

Volgens de prognoses rijden er tegen 2015 in Europa alleen al ongeveer 1 500 000 elektrische voertuigen rond. U herinnerend aan uw antwoord op mijn schriftelijke vraag, zijn er momenteel in België negen elektrische voertuigen ingeschreven. Het is duidelijk dat België op dit vlak een enorme achterstand heeft.

Heeft men er op federaal vlak enige notie van welke investeringen er concreet nodig zullen zijn om België klaar te maken voor de massale aanmaak van elektrische voertuigen?

Ten derde, verschillende rapporten, onder andere het rapport van Federauto, maken gewag van het feit dat als België er niet snel in slaagt om pilootprojecten actief te ondersteunen en op te zetten, de bestaande expertise wel eens naar het buitenland zou kunnen verhuizen. Wat is uw mening daarover? Ik had deze vraag oorspronkelijk aan minister Magnette gesteld die daar al een paar keer op geantwoord heeft.

Ten slotte, de fiscale stimuli. U hebt het in uw antwoord op vorige vragen al genoemd. Er is momenteel een belastingvermindering maar dat is natuurlijk slechts een uitgesteld voordeel. Het zou natuurlijk veel beter, concreter en efficiënter zijn om in een korting bij de aankoop te voorzien. Wordt deze vermindering op de aankoop als mogelijke piste weerhouden in de regering? Wat met vzw's en vennootschappen die momenteel niet delen in het fiscaal voordeel? Daar moet toch ook wat voor kunnen gebeuren? Mijnheer de staatssecretaris, wat zijn de concrete plannen van deze regering?

24.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Logghe, wat uw eerste vraag betreft, inzake de prognoses moeten wij zeer voorzichtig blijven. Er zijn enorme verschillen tussen de commerciële prognoses en de werkelijkheid.

Het Internationaal Energieagentschap voorziet weliswaar in een aandeel van 10 % voor de elektrische voertuigen, doch volgens het agentschap is dat tegen 2030. Dat is dus nog twintig jaar. Het gaat hier niet over een referentiescenario, maar over een gunstig scenario.

De federale overheid is momenteel niet rechtstreeks betrokken bij concrete dossiers om de autonijverheid te ondersteunen. Economische steun aan bedrijven is een gewestelijke materie. Ik verwijs in dat verband naar initiatieven zoals Flanders' Drive, Vito enzovoort.

Ik wil u er echter op wijzen dat de federale overheid fiscale incentives geeft voor de aankoop van elektrische voertuigen. In dit verband verwijs ik naar de maatregelen die in de programmawet van 23 december 2009 zijn opgenomen.

Zoals ik in mijn laatste beleidsnota heb vermeld, zal mijn departement onderzoeken welke bijkomende stimulansen ter bevordering van elektrische voertuigen kunnen worden genomen, zoals bijvoorbeeld de faciliteiten op openbare parkeerplaatsen, een demonstratieproject tijdens het Belgisch Voorzitterschap van de EU in 2010 en de vernieuwing van de voertuigenvloot van de overheidsinstanties.

Op uw tweede vraag kan ik u antwoorden dat op het gebied van investeringen inzake infrastructuur en het infrastructuurnet en over alles wat energie betreft de FOD Economie bevoegd is. Natuurlijk heeft ook de privésector een belangrijke rol bij de uitbouw van een plug-innetwerk. Initiatieven in het buitenland zoals Better Place en wat Renault-Nissan doet, bewijzen dit volkomen.

Zelf onderzoek ik of het mogelijk is om een aantal pilootprojecten voor het plaatsen van laadpalen te

ondersteunen.

Mijn departement is bevoegd voor de homologatie en de inschrijving van de voertuigen, en werkt aan een hele hervorming van zijn organisatie bij de directie-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, om onder meer de homologatie van nieuwe voertuigtypes te versnellen en te verbeteren.

Wat uw derde vraag aangaat, denk ik dat de overheid zelf het voorbeeld kan geven. Zo zullen mijn departement en mijn beleidscel in de komende weken een plug-in hybridewagen in dienst nemen. Ik hoop dat andere departementen en ministers dit voorbeeld zullen volgen.

Ook op gewestelijk niveau zijn er al initiatieven genomen. Zo gaf het Waals Gewest onder de vorige regering een premie van 75 % aan de gemeenten die een elektrische wagen aankochten.

Het is duidelijk, als we expertise inzake elektrische voertuigen in België willen houden en verder uitbouwen, dat er vooral ondersteuning nodig is inzake research en development, innovatie en investeringen. Dat zijn evenwel bevoegdheden van de Gewesten.

Voor uw vierde vraag moet ik u volledig verwijzen naar de bevoegdheden die uitgevoerd worden door mijn collega, de heer Clerfayt.

Mijnheer Logghe, tot daar mijn antwoord.

24.03 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord dat uitgebreider is dan elk antwoord dat ik ooit van minister Magnette kreeg.

Ik neem nota van de plannen van uw departement om verder te zoeken inzake faciliteiten op openbare parkings, enzovoort.

Mijnheer de staatssecretaris, ik ben mij ervan bewust dat een en ander misschien bemoeilijkt wordt door de opdeling van bevoegdheden tussen de Gewesten en de federale overheid.

Ik neem er toch nota van dat u bereid bent om de vicieuze cirkel te doorbreken van eerst investeringen en dan auto's, waarop werd gerepliceerd eerst auto's en dan investeringen. Hopelijk zien wij elkaar eind van dit jaar terug met iets meer dan negen ingeschreven elektrische voertuigen, mijnheer de staatssecretaris. Ik zal mij bezig blijven houden met de materie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.40 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.40 heures.