

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

du

MARDI 12 JUILLET 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 12 JULI 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 16.10 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 16.10 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4271 van mevrouw Jadin is omgezet in een schriftelijke vraag.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "ongevallen met niet-verzekerde wagens" (nr. 4814)
- de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal niet-verzekerde autobestuurders die betrokken zijn bij ongevallen" (nr. 5046)
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vluchtmisdrijven en andere ongevallen door niet-verzekerde bestuurders" (nr. 5252)

01 **Questions jointes de**

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les accidents impliquant des voitures non assurées" (n° 4814)
- M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de conducteurs non assurés impliqués dans des accidents" (n° 5046)
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les délits de fuite et autres accidents impliquant des conducteurs non assurés" (n° 5252)

01.01 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb deze vraag aan u gesteld naar aanleiding van een persbericht in de *Gazet van Antwerpen* waar op 20 mei reeds een vooruitblik gegeven werd op het jaarrapport van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

Vorig jaar zou het aantal ongevallen waarbij niet-verzekerde bestuurders betrokken waren, gestegen zijn tot meer dan 8 000 gevallen. Het fonds haalt bovendien aan dat voor het eerst in drie jaar opnieuw sprake is van een stijging.

Ik volg deze problematiek van nabij. Ik heb ook een wetsvoorstel dienaangaande lopen om een autovignet verplicht te maken. Dat werd reeds uitvoerig besproken. Vandaar ook mijn bijzondere interesse voor de cijfers in het jaarrapport van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

Kunt u deze cijfers bevestigen? Kunt u ook de totale schade toelichten die door bestuurders zonder verzekering werd veroorzaakt?

Kunt u ons zeggen welke inspanningen u gedaan hebt om het aantal niet-verzekerde wagens op onze wegen te verminderen?

In welke mate hebt u overleg gepleegd met de verzekeringssector over de problematiek van niet-verzekerde wagens die betrokken zijn bij ongevallen? Hebt u hieruit bepaalde conclusies kunnen trekken?

Mijnheer de staatssecretaris, ten slotte, hebt u zicht op het totaal aantal automobilisten in ons land dat zonder verzekering rondrijdt? Zou u die cijfers ook op regionaal niveau kunnen bezorgen?

01.02 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is een opvolgingsvraag van vele vragen uit het verleden. De aanleiding is deze keer het zware verkeersongeval in Oost-Vlaanderen waarbij twee fietsers door een dronken en niet-verzekerde bestuurder werden gedood. Twee anderen vechten voor hun leven. Van verschillende kanten en vooral vanuit de veiligheidssector wordt erop aangedrongen om bestuurders van niet-verzekerde voertuigen en ook van niet-gekeurde voertuigen op tijd van de weg te plukken.

Ik heb u een tijd geleden al een paar schriftelijke vragen gesteld over niet-verzekerde en afgekeurde voertuigen in het verkeer. Ik ben aangenaam verrast. U kunt mij hierover de laatste jaren steeds concreter cijfermateriaal bezorgen omdat de verschillende informaticasystemen van politie, verzekeringsmaatschappijen en DIV intussen op elkaar zijn afgestemd. Hierdoor moet het mogelijk zijn om de niet-verzekerde voertuigen eruit te halen en die preventief door de politie op gebruik te laten controleren. Idem voor de afgekeurde voertuigen, ook hier moet het mogelijk zijn – nu de informaticasystemen op elkaar zijn afgestemd – om die voertuigen preventief uit het verkeer te halen.

De reacties van politie en gerecht zijn eensgezind. Blijkbaar wordt er te weinig aan gedaan. Misschien is de politieke druk te laag. Als men wordt gesnapt, wordt men te weinig gestraft. Aan de vervolging of de straffen kunt u niet veel doen maar u kunt in elk geval een beter kader scheppen.

Ik heb de minister van Binnenlandse Zaken daarover een vraag gesteld. Mevrouw Turtelboom is het voorstel genegen om een verzekeringsvignet in te voeren. Ik weet dat de reacties uit de verzekeringswereld heel wat minder positief zijn. Zij verwijzen onder andere naar de kostprijs.

Wat is uw mening over het verzekeringsvignet? Moet er een dienaangaande een parlementair initiatief worden genomen?

De **voorzitter**: De heer Seminara heeft zijn vraag ingetrokken.

01.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, ik zal het gedeelte dat ik specifiek voor de heer Seminara heb voorbereid toch wel naar voren brengen omdat het in het geheel een belangrijke schakel is, in casu de kruispuntbank. Ik zal dat gedeelte dan toch ook maar voorlezen.

Mevrouw de voorzitter, mijne heren, uit het jaarverslag 2010 van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds blijkt dat dit Fonds in 51 376 gevallen de verzekeringstoestand van voertuigen heeft onderzocht. Naar hun schatting zou 1,2 % van ons voertuigenpark zonder verzekering zijn of ongeveer 70 000 voertuigen. Ik moet zeggen dat dit minder is dan hetgeen wij zelf hadden ingeschat, maar ik geef u de origine van deze cijfers.

Via de databank Veridass van het Waarborgfonds worden de gegevens van de verzekeringsmaatschappijen gekruist met de gegevens van de DIV zodat men kan zien welke ingeschreven voertuigen niet gedekt zijn door een verzekering.

Nadat de eigenaars van deze voertuigen de kans hebben gekregen om zich in regel te stellen, wordt uiteindelijk de lijst van niet-verzekerde voertuigen doorgegeven aan de politie. Het gaat daarbij om ongeveer 15 000 gevallen van niet-verzekering. Uiteindelijk is het aan de politie om in die gevallen de nummerplaat van het voertuig op te halen of bij een wegcontrole het voertuig te immobiliseren.

De werking van de databank Veridass en de interactie met de DIV wordt voortdurend verbeterd. Ook de politie beschikt over de nodige informatica en apparatuur om de opsporing van niet-verzekerde voertuigen te vergemakkelijken.

La banque de données Veridass est un des partenaires essentiels de la Banque-Carrefour des véhicules que nous avons créée par la loi du 19 mai 2010. C'est une étape importante sur le plan informatique qui sera franchie d'ici quelques mois avec le passage à une nouvelle application informatique pour la DIV. Ce changement technique est la condition essentielle de la concrétisation de ladite Banque-Carrefour. La mise en œuvre de la Banque-Carrefour permettra aux parquets et aux services de police de concentrer leurs actions sur le noyau dur de propriétaires de véhicules qui contreviennent à leurs obligations légales en

matière d'assurance.

Wat is de bedoeling van het geheel? De lijst van niet-verzekerde voertuigen wordt digitaal aangeleverd bij de politie die de niet-verzekerde voertuigen op verschillende manieren kan opsporen, hetzij door een gerichte controle bij de eigenaar zelf, hetzij naar aanleiding van gewone verkeerscontroles. Tegenwoordig – en dit is niet onbelangrijk – beschikken de politievoertuigen over meer en meer apparatuur om al rijdend de nummerplaten te scannen waardoor niet-verzekerde nummerplaten automatisch worden gedetecteerd. Ook bij door camera's vastgestelde snelheidsovertredingen wordt bij de controle van de nummerplaat automatisch gemeld of het voertuig al dan niet verzekerd is.

Via de centrale databank van de DIV beschikt de politie eveneens over de gegevens over de niet-gekeurde of de afgekeurde voertuigen. De vaststelling ervan op de openbare weg gebeurt via de gewone verkeerscontroles maar kan ook automatisch gebeuren, zoals voor de niet-verzekerde voertuigen. In de regel zal een proces-verbaal van gecontroleerde waarschuwing worden opgesteld, waarbij de betrokkene binnen een bepaalde termijn het bewijs moet leveren dat hij in orde is met de technische controle.

De straffen voor het plegen van vluchtmisdrijf lopen op naargelang de gevolgen van het ongeval. Als er enkel stoffelijke schade is, wordt de bestuurder gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en een geldboete van 200 euro – als men daar de opdecimen op toepast dan betaalt men uiteindelijk 1 100 euro – tot 2 000 euro – met de opdecimen loopt het op tot 11 000 euro – of een van die straffen afzonderlijk. Heeft het ongeval slagen en verwondingen of de dood tot gevolg, kan de gevangenisstraf oplopen tot twee jaar en gaat de geldboete van 400 euro – met opdecimen 2 200 euro – tot 5 000 euro – met opdecimen 27 500 euro. Bovendien wordt er in dat geval een verval van het recht tot sturen uitgesproken van tenminste drie maanden en ten hoogste vijf jaar of definitief.

Het herstel van het recht tot sturen is daarenboven afhankelijk van het slagen voor het theoretisch en praktisch examen en een psychologisch onderzoek. Indien binnen een periode van drie jaar opnieuw vluchtmisdrijf wordt gepleegd, worden de geciteerde straffen gewoon verdubbeld.

01.04 Peter Luykx (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er zijn inderdaad heel wat middelen ter beschikking om niet-verzekerde wagens op te sporen en aan te pakken of te vervolgen. Niettemin blijkt het toch nog steeds om 70 000 voertuigen te gaan, wat aanzienlijk is en wat ook tot dramatische situaties kan leiden.

Het voorstel om het verzekeringsbewijs, dat iedereen vandaag trouwens in zijn wagen heeft liggen, zelfklevend te maken en zichtbaar aan te brengen op de voorruit, zou een bijkomende sociale controle en een middel zijn om minder wagens onverzekerd het verkeer in te laten gaan.

01.05 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, bij de verzekeringsmaatschappijen gaat men er steeds van uit dat het aantal niet-verzekerde voertuigen rond 100 000 ligt. Ik merk dat het door u vermelde cijfer iets lager ligt. Het blijft een maatschappelijk probleem, vooral omdat de maatschappij opdraait voor de kosten. Ik wil daarvoor dus toch wel de nodige aandacht vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, dat het voertuig niet verzekerd is, vind ik op zich geen probleem. Probleem is wel dat het niet vervolgd wordt. U zegt dat er nu een systeem is van automatische detectie, van automatische registratie als het voertuig niet verzekerd is. Ik ben het daarmee eens, maar dat betekent nog niet dat het voertuig inderdaad ook geïmmobiliseerd wordt. Daar zitten wij en blijven wij zitten met een pijnpunt.

Het zou nuttig zijn als men daarop prioritair zou inzetten en u zo vlug mogelijk cijfers naar voren schuift over de jaarlijkse immobilisatie van niet-verzekerde voertuigen. Wij zijn op dat vlak toch wel vragende partij.

Ten slotte, over dat vignet, ook dat is natuurlijk slechts een symbool. Of men nu een groen document in de wagen liggen hebt of er hangt een klever op de ruit, het is het voertuig dat uit het verkeer moet worden gehaald. Met of zonder klever, het probleem is eigenlijk hetzelfde. Het voertuig moet uit het verkeer worden gehaald. Daar is het mij om te doen en op dit punt zijn wij nog niet helemaal op snelheid.

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

02 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Institutionele Hervormingen over "de afspraken over de bijkomende financiering voor het Galileoproject" (nr. 3838)

02 Question de Mme Daphné Dumery au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et des Réformes institutionnelles sur "les accords sur le financement supplémentaire du projet Galileo" (n° 3838)

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dit is een voor mij ongebruikelijke vraag. Ik ben geen lid van deze commissie. Ik had mijn vraag gericht aan de minister van Buitenlandse Zaken, maar ik ben vereerd ze nu aan u te mogen stellen.

Het Galileoproject, het Europese project voor satellietnavigatie, is het grootste Europese ruimtevaartproject aller tijden. Het is het eerste civiele systeem dat aansluit op de huidige militaire systemen, waarvan wij het Amerikaanse GPS en het Russische GLONASS kennen.

De belangrijkste reden waarom Europa een eigen systeem wil, is – en ik kan dat begrijpen – het risico dat ontstaat wanneer GPS of GLONASS uitgeschakeld wordt. Europa zou dan voor de eigen vliegtuigen en schepen geen enkele verbinding meer hebben met een satelliet. Het is de bedoeling met Galileo altijd een eigen satellietnavigatiesysteem online te hebben, zowel in Europa als wereldwijd.

In januari 2011 verklaarde Antonio Tajani, de Europese commissaris voor Industrie, dat Galileo bijna 2 miljard euro duurder zou worden dan de 3,4 miljard euro die reeds ingeschreven was in de Europese begroting voor 2007-2013. Eerder werd afgesproken dat de kostprijs van Galileo rechtstreeks uit het Europese budget zou komen.

Vragen rijzen bij de financiering van het project. Het systeem omvat onder andere Public Related Services (PRS.) Europa vraagt hiervoor steun van de lidstaten. Ik vraag mij nu af of het bijkomende investeringsbudget voor Galileo ook rechtstreeks uit het Europese budget zal komen, of zullen daarvoor bijkomende inspanningen gevraagd worden van de lidstaten?

Indien de lidstaten moeten instaan voor het bijkomende budget, wat is dan het aandeel van België? Kan de regering in lopende zaken beslissen dat dit bedrag hiervoor moet worden uitgetrokken?

Zijn er Belgische bedrijven betrokken bij de ontwikkeling van PRS?

Wat is het standpunt van de Belgische regering over het uitwerken van de PRS-encryptie? Moet die op Europees niveau geregeld worden, of vindt België dat de lidstaten daarop invloed moeten hebben?

Kunt u mij zeggen wanneer Galileo operationeel zal zijn?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, ik kan op de eerste plaats benadrukken dat ons land onder mijn voorzitterschap, dus toen wij het voorzitterschap hadden van de Europese Raad van de Ministers van Transport, de Europese Commissie en het Europees Parlement, met name de comités ITRE en Transport, hebben opgeroepen tot publicatie van de bij artikel 22 van de Europese verordening 683 van 2008 voorziene *midterm review* van de EU-GNSS, en dat teneinde een beter inzicht te verwerven in het management van de GNSS of Global Navigation Satellite System door de Commissie sedert 2008.

Het betreft meer bepaald de opvolging van de concrete realisatie van het systeem, de financiering onder het EU-budget, de risicoanalyse, de toewijzing van de contracten en de concrete scenario's voor de tijdige oplevering en het operationeel beheer van de diensten in de toekomst. De bedoeling is een onafhankelijk, civiel en performant kwalitatief antwoord te bieden op parallelle duale satellietssystemen zoals de GPS, de GLONASS en naar mag worden verwacht het nieuwe systeem zoals dat van de Volksrepubliek China, de COMPASS, of van India, de BEIDOU. De ganse problematiek wordt bij ons hier in België transversaal opgevolgd door het ICCG of het Interministerieel Coördinatiecomité Galileo. Dat is in feite een samenwerking tussen de federale en de gefedereerde autoriteiten.

Op uw vragen kan ik antwoorden dat, sinds het management van het EU-GNSS onder verordening 683 van 2008 aan de Europese Commissie werd toegewezen door vice-voorzitter commissaris Antonio Tajani naast

het in 2008 voorziene EU-budget van 3,4 miljard euro voor de realisatie van het systeem, nog rekening is gehouden met 1,9 miljard euro kostenoverschrijdingen wegens opgelopen vertragingen, de accreditering van de veiligheidsaspecten, het gebrek aan *dual sourcing* voor lanceerdersraketten en voor andere elementen die opgenomen zijn in de analyse die op de Transportraad in maart van dit jaar in Brussel werd gepresenteerd. De geciteerde 3,4 miljard euro en de 1,9 miljard euro aan supplementen werden inmiddels in de *midterm review* bevestigd.

Bovendien mag worden verwacht dat voor het operationeel houden van het systeem jaarlijks ongeveer 800 miljoen euro nodig zal zijn, en dat is een cijfer uit 2010. Dat bedrag loopt van jaar tot jaar op. Het zal begroot moeten worden van zodra GNSS is gerealiseerd.

Onder die omstandigheden hebben verschillende lidstaten, waaronder ook België, aangedrongen op meer kostenefficiëntie, een duurzame visie en aanpak in aanloop tot de meerjarenfinanciering vanaf 2014. Wil het EU-GNSS op termijn een realistische marktpeler worden op wereldvlak, dan zal een strikte monitoring van het project moeten worden gerealiseerd.

Naast de grote industriële marktpelers is het ook essentieel dat de kmo's een wezenlijk aandeel in de contracten mogen verwerven. Ik denk daarbij aan Belgische partners zoals Septentrio, dat u ongetwijfeld kent.

Aangezien een land als België al substantieel bijdraagt voor onder andere de werkzaamheden van de ESA, is het tot nu toe geen optie om de lidstaten verder te laten bijdragen. Desgevallend dient de Commissie naast het EU-budget scenario's voor te leggen voor bijkomende financiering, eventueel via leningen. Op de Transportraad van 31 maart, waar ik daarnet naar verwezen heb, werden alleszins oriënterende raadsconclusies goedgekeurd. De Commissie liet verstaan dat naast communautaire financiering van de EU-GNSS via het Europees meerjarenbudget vanaf 2014 andere, innoverende financieringsvormen overwogen worden. De Commissie heeft daarbij niet uitgesloten dat toch nog solidair een beroep zou worden gedaan op de lidstaten voor de dekking van onvoorziene reserves.

Er is op dit ogenblik geen sprake van bijkomende financiering door de lidstaten. Die mogelijkheid wordt opgehouden. Ik zie de voorstellen van de Commissie in het kader van de meerjarenfinanciering na 2014 tegemoet.

Het Belgisch bedrijf Septentrio is hoofdaannemer voor de PRS. PRS slaat op de Public Regulated Service, de PRS-ontvangers bij de ESA. Als onderaannemer voor zijn ontvangers werkt het samen met een bedrijf uit het Verenigd Koninkrijk, QinetiQ, voor het cryptogedeelte van de securitymodule.

Daarnaast werd door de nationale veiligheidsoverheid een *memorandum of agreement* onderhandeld met Duitsland voor het gebruik van de in Duitsland gebruikte module, om de PRS-ontvangers te voorzien van de nodige cryptosleutels.

Het beleid voor de PRS-encryptie werd bepaald door de Galileo Security Board in het document met de titel *Mutual recognition and double evaluation*. Dit document is een geclassificeerd document.

Het beleid steunt op de veiligheidsregels van de Raad van de Europese Unie. De lidstaten hebben een invloed op zowel het beleid als op de uitvoering ervan.

Vooraleer een PRS-encryptiemodule in gebruik zal worden genomen, dient zij eerst door een nationale veiligheidsoverheid te worden goedgekeurd, om vervolgens in een hiertoe erkende lidstaat het proces van de dubbele evaluatie te doorlopen.

Voor de IOV-fase, de in orbit validatiefase, werd een afwijking van voormelde regels toegestaan. De dubbele evaluatie is in de IOV-fase dus nog altijd geen vereiste.

In antwoord op het vijfde luik van uw mondelinge vraag over het tijdstip waarop de Galileo operationeel zal zijn, kan ik de hiernavolgende elementen aanreiken.

In 2008 werd bij verordening 683 door de Raad van het Europees Parlement een nieuwe managementstructuur goedgekeurd, nadat was vastgesteld dat de oorspronkelijke PPP-structuur ter verwezenlijking van de GNSS met de programma's EGNOS en Galileo niet werkbaar was. Aan de Europese

Commissie werd in haar hoedanigheid van programmamanager opgedragen deze taak op zich te nemen en over de gemaakte vooruitgang te rapporteren via de tussentijdse rapportering, zoals er in 2010 één is geweest.

Bedoelde analyse maakte het voorwerp uit van een politiek debat en van raadsconclusies op de Transportraad, die op 11 maart 2011 is doorgegaan. Het betreft de Raad waarnaar ik tijdens de inleiding van mijn antwoord op uw vraag reeds heb verwezen.

Behalve een toelichting over de technische realisaties van het EU-GNSS en de toewijzing van de benodigde contracten om de Europese satellietconstellatie in de ruimte te realiseren, heeft de Europese Commissie aangegeven dat vanaf 2014-2015 bepaalde diensten beschikbaar moeten zijn op basis van de bestaande satellietconfiguratie. Er wordt in het huidige lanceerschema in achttien satellieten in orbit voorzien.

Om evenwel op wereldvlak een competitieve, realistische, onafhankelijke en duurzame marktspeler te zijn tegenover GPS, GLONASS, COMPASS en eventuele andere, zal tegen 2019 een kwalitatieve constellatie, met naar mijn inschatting een dertigtal satellieten, gerealiseerd moeten worden. Daarnaast zullen er nog maatregelen voor een nieuwe operationele beheerstructuur moeten worden uitgewerkt en goedgekeurd, aangezien de commissie dat niet tot haar managementmandaat rekent.

Het was misschien een moeilijk antwoord, mevrouw Dumery, maar het is ook een bijzonder moeilijke materie.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw heel heldere uiteenzetting. Het is inderdaad een zeer technische materie, maar ze is wel boeiend en zeker op te volgen.

Ik heb begrepen dat de Belgische regering heeft aangedrongen op een duurzame visie. Wij willen dat er een meerjarenvisie komt om zo ook de ambitie te hebben om een marktspeler te worden met dat instrument. Ik denk dat dit een heel goede ambitie is. Daaraan gekoppeld is er een strikte monitoring om de uitgaven binnen de perken te houden, want momenteel is het nog altijd Europa dat zal bijdragen, en nog niet de lidstaten. Met die strikte monitoring geven wij een goed signaal.

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

03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nut van sommige busbanen" (nr. 5003)

03 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilité de certains couloirs d'autobus" (n° 5003)

03.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de laatste jaren worden in verschillende steden en gemeenten aparte rijvakken aangelegd voor bussen en trams van de openbare vervoermaatschappijen. Op die manier raakt het openbaar vervoer niet vast in het dagelijkse verkeer en kan het vlotter verlopen.

De vereniging van automobilisten, Touring, stelt echter het nut van sommige busbanen in vraag. Volgens de organisatie hebben sommige busbanen geen nut omdat ze alleen maar worden aangelegd om bepaalde vooropgestelde quota te halen.

De automobilistenorganisatie Touring heeft vragen bij de manier waarop over de aanleg van die busbanen wordt beslist. Ik citeer de woordvoerder van Touring, Danny Smagghe: "We hebben de indruk dat de openbare vervoermaatschappijen het aantal kilometers wil behalen door busbanen aan te leggen op wegen waar het eigenlijk helemaal niet nodig is, op wegen waar geen files staan". Hij vervolgt, ik citeer opnieuw: "Daar gaan die busbanen een omgekeerd effect hebben en net meer hinder veroorzaken in plaats van ze op te lossen."

De automobilistenvereniging vraagt dan ook dat er een externe audit wordt uitgevoerd om na te gaan hoe beslist wordt over de aanleg van nieuwe busbanen.

Deelt de staatssecretaris de analyse van Touring inzake het nut van sommige busbanen en het pleidooi van Touring voor een externe audit om na te gaan hoe beslist wordt over de aanleg van nieuwe busbanen? Zo

ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, de kritiek van Touring dat er zagezegd als gevolg van de aanleg van busstroken files ontstaan waar er vroeger geen waren, werd al voldoende weerlegd door de MIVB en De Lijn. Over de aanleg van een busstrook wordt eerst overleg gepleegd met de wegbeheerders, de lokale overheden en de openbare vervoerbedrijven, op grond van factoren zoals de verkeersimpact, de veiligheid van de gebruikers enzovoort. De aanleg van busstroken wordt zowel vooraf als achteraf geëvalueerd.

Het voorstel om privévoertuigen toe te laten op de busstroken mag dan een aantrekkelijk idee lijken, het lost daarom niet alles op. Het kan immers best dat die behoefte ontstaat net op het moment dat de bussen die strook ook nodig hebben. Tijdens het weekend en 's avonds is er met de gewone rijstroken ruim voldoende capaciteit voor de verkeersstromen. Bovendien zou het gebruik van busstroken tijdens bepaalde tijdspannes een dure dynamische bebording vergen. Het toelaten van automobilisten tot de busstrook kan de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Bovendien geven we op die manier eigenlijk een verkeerd signaal af aan de automobilisten die zich nog minder aan het verbod zouden houden.

03.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik maak toch de bedenking dat ik uit de kritiek van Touring onthou dat zij vooral vragen hadden bij een aantal toekomstige busbanen. Zij stellen het nut ervan in vraag. Naar aanleiding daarvan hielden zij in eerste instantie geen pleidooi om busbanen door het gewone verkeer te laten gebruiken. Dat is een andere discussie. Enerzijds gaat het over de opportuniteit van sommige busbanen. Daar moet altijd het nodige onderzoek naar gebeuren. Ik hoop alvast dat die boodschap naar de betrokken actoren wordt meegenomen en dat men daar in de toekomst de nodige zorg aan zal besteden.

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

04 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de benoeming van Carole Coune tot secretaris-generaal van het Internationaal Transportforum" (nr. 5011)**

04 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nomination de Carole Coune au poste de secrétaire générale du Forum international des transports" (n° 5011)**

04.01 **Tanguy Veys** (VB): De 42-jarige voorzitter van de FOD Mobiliteit en Transport, mevrouw Carole Coune, volgde op 27 mei 2011 in Leipzig de Ier Jack Short op als secretaris-generaal van het ITF, het Internationaal Transportforum. Deze intergouvernementele organisatie met hoofdkwartier in Parijs houdt zich voornamelijk bezig met transportbeleid. Het ITF wordt binnen de sector beschouwd als een belangrijke speler in de transportsector. De organisatie telt in totaal 52 lidstaten waaronder alle OESO-landen en verschillende landen uit Centraal- en Oost-Europa. Deze organisatie geldt als mondiaal platform en ontmoetingsplaats op het hoogste niveau. Ze buigt zich over problemen inzake transport, logistiek en mobiliteit. De benoeming van mevrouw Coune geldt voor vijf jaar en is eenmaal vernieuwbaar. Haar mandaat aan het hoofd van de FOD Mobiliteit zou normaliter tot 2014 duren.

Als ik mij niet vergis was u ook aanwezig op dat congres in Leipzig, mijnheer de staatssecretaris. Ik trek de inzet en het talent van mevrouw Coune zeker niet in twijfel, maar met een organisatie die haar zetel heeft in Parijs kan dit mandaat, zelfs met de zeer snelle transportmiddelen en digitale communicatie, mogelijk een belasting betekenen voor de huidige functie van mevrouw Coune.

Ik wil niet op de feiten voorop lopen omdat de Ministerraad uw koninklijk besluit waarin een reorganisatie wordt voorzien heeft goedgekeurd, maar mijn bezorgdheid over de werking van uw gewaardeerde diensten van de FOD Mobiliteit en Transport blijft.

In welke mate heeft die benoeming gevolgen voor de werking van de FOD Mobiliteit en voor het functioneren van mevrouw Coune? In welke mate heeft het gevolgen voor de kritiek van Europa op de huidige organisatiestructuur van de DVIS en het onderzoeksorgaan?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, ik wist niet dat u zo goed geïnformeerd was over de personalia van mevrouw Coune.

Ik kan u meedelen dat ik inderdaad aanwezig was op die algemene vergadering. Ik kan niet ontkennen dat ik zwaar gelobbyd heb om iemand uit België op de post van secretaris-generaal van het International Transport Forum te krijgen.

Het heeft ons plezier gedaan dat de algemene vergadering van het International Transport Forum de benoeming van mevrouw Carole Coune tot secretaris-generaal heeft gedaan en bekrachtigd.

Die benoeming impliceert dat zij moet worden vervangen als voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Die vervanging zal conform de gangbare procedures gebeuren, zodra er een regering is die niet in lopende zaken is.

Er is dus iemand tijdelijk aangesteld. Uw gedachtegang alsof de benoeming van mevrouw Coune enig negatief gevolg zou hebben voor het functioneren van de FOD, de DVIS en de onderzoeksinstantie, moet ik negatief beantwoorden. Dat zal helemaal geen gevolgen hebben.

Er is iemand aangeduid en de verantwoordelijkheid zal op tijdelijke basis door iemand anders worden verzekerd. De kritiek van de Europese Commissie waarnaar u verwijst, heeft derhalve geen voorwerp meer.

Mevrouw Coune was en is iemand van de Spoorwegen, maar een ambtenaar van het departement zal de functie waarnemen van hoofd van de FOD Mobiliteit en met betrekking tot de verantwoordelijkheid ten opzichte van de DVIS en de onderzoeksinstantie.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, ik neem aan dat u in het vervolg ook de leeftijd en de maten van alle mannelijke bestuurders zult geven. Anders raad ik u toch aan die vermelding ook bij de vrouwen weg te laten.

04.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, de leeftijd is een meerwaarde voor het debat in de commissie, zeker wanneer dat in het verleden ...

De **voorzitter**: Wat is de meerwaarde van het kennen van de leeftijd van die mevrouw? Dat is suggestief.

04.04 Tanguy Veys (VB): Het doet toch niet ter zake of zij 42 is of niet?

De **voorzitter**: Dan moet u het niet vermelden.

04.05 Tanguy Veys (VB): U zegt in uw kritiek dat ik daarmee een waardeoordeel zou vellen over mevrouw Coune. Integendeel. Het is belangrijk dat een jong en dynamisch persoon op 42-jarige leeftijd ...

04.06 Karin Temmerman (sp.a): Straks vermeldt men nog de schoenmaat.

04.07 Tanguy Veys (VB): Mevrouw Temmerman, als u op grote voet leeft, wil ik dat hier altijd meedelen.

Mevrouw de voorzitter, die informatie kan hier worden gebracht zonder dat zij enige afbreuk doet aan de betrokken persoon. Mocht mevrouw Coune zich door deze mededeling gekrenkt voelen, zal ik mij zeker tegenover haar verontschuldigen.

04.08 Karin Temmerman (sp.a): Ik stel voor dat u ...

04.09 Tanguy Veys (VB): Wij hebben blijkbaar een nieuwe voorzitter. Mevrouw Temmerman, als u het woord wenst, kunt u dat misschien vragen of een vraag agenderen. Blijkbaar kunt u zich niet houden aan de regels. Dien zelf een vraag in. U schrijft blijkbaar regels voor. Bestaat er een regel dat men de leeftijd niet mag meedelen? Misschien snoert men in uw partij mensen de mond, maar hier voer ik het woord. Conform het Reglement heb ik hier niets verkeerd gezegd. Ik wil mij daar dan ook aan houden.

Laten we terugkeren naar het antwoord van de staatssecretaris, want daar gaat het toch over. Ik deel niet de analyse dat de visie van Europa daar niets mee te maken heeft. Een van de problemen was juist het NMBS-profiel van mevrouw Coune. Men heeft een kunstmatige ingreep toegepast waarbij met een koninklijk besluit de DVIS en het onderzoeksorgaan rechtstreeks zouden ressorteren... (*Protest op de banken*)

De **voorzitter**: Concludeer, mijnheer Veys.

04.10 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik word constant onderbroken door andere leden, die zelfs het woord niet hebben!

Ik deel dus niet die analyse. Ten tweede – en daar heeft de staatssecretaris mij zeker van overtuigd – wil ik hem toch prijzen voor zijn lobbytechnieken, die ook hier ervoor hebben gezorgd dat mevrouw Coune op een elegante manier een oplossing heeft gevonden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op het druggebruik bij luchtvaartpersoneel" (nr. 5012)

05 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle sur la consommation de drogue effectué auprès du personnel des compagnies aériennes" (n° 5012)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, recentelijk hebben de media op basis van een getuigenis van een stewardess waarvan ik de leeftijd niet ken, bericht dat de Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair aan haar werknemers zou hebben opgelegd om haarlokken te verzamelen telkens wanneer zij het vliegtuig verlaten, om na te gaan of zij al dan niet cannabis hebben gebruikt.

Ik citeer uit het betrokken interview: "Elke week komt er een verpleger uit Ierland om de stewardessen en stewards te onderzoeken die juist van het vliegtuig komen. Daar is het dat zij onze haren knippen voor de drugstesten." Dat vertelt dus de anonieme vrouw.

De controles werden eerst twee keer per jaar uitgevoerd, maar zouden de laatste weken – ik spreek dan over eind mei – steeds vaker voorkomen. Volgens anonieme stewards werden de voorbije twee weken bovendien 21 personen de laan uitgestuurd of gedwongen om ontslag te nemen. De druk bij de luchtvaartmaatschappij zou hoog liggen, luidt het nog. Ryanair verklaart op zijn beurt dat de tests inderdaad plaatsvinden, maar dat ze zijn vastgelegd in het contract van de werknemers, dat gebonden is aan de Ierse wet. Op de RTBF hebt u verklaard dat de praktijken van Ryanair "overdreven en onbegrijpelijk zijn", hetgeen zelfs in de Australische media tot verwonderde reacties heeft geleid.

Ik heb de volgende vragen. Het kan zijn dat het niet klopt en dat u fout geciteerd werd, maar wat is uw motivatie om die praktijken van Ryanair overdreven en onbegrijpelijk te noemen? Ik verwijs naar het beleid op het vlak van mobiliteit en meer in het bijzonder de drugstests. U hecht belang aan het verkeer op de weg, maar ik denk dat ook voor het verkeer in de lucht de nodige voorzorgen moeten worden genomen.

Op welke wijze moeten, volgens u, de luchtvaartmaatschappijen, in het belang van de veiligheid van de passagiers, het druggebruik bij hun werknemers controleren?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, dergelijke getuigenissen van een anonieme stewardess passen volgens mij in een reeds vroeger gehanteerde strategie van Ryanair. Ik herinner er u aan dat de heer Michael O'Leary, de grote baas van Ryanair, in het verleden al meermaals spraakmakende initiatieven heeft aangekondigd in de pers, waarvan achteraf bitter weinig werd gerealiseerd.

Zo vliegen passagiers tot op heden nog steeds niet rechtstaand. Ook het toiletbezoek aan boord is ook nog steeds niet betalend.

Een recent voorbeeld van deze traditie van Ryanair was de misleidende berichtgeving over het zogezegd opzettelijk doorkruisen van de aswolken van de Grimsvötn. Na een zakelijke en ontlusterende reactie door de betrokken Britse instanties werd de berichtgeving door Ryanair prompt genuanceerd.

Kortom, het gaat hier volgens mij om de zoveelste straffe aankondiging die tot doel heeft om persaandacht voor de luchtvaartmaatschappij te genereren en niet om berichten in het belang van de luchtvaartveiligheid.

Wat het onderwerpen van personeelsleden aan drugtests betreft, merk ik op dat dit deel uitmaakt van de

arbeidsrelaties. Ik vraag mij dan ook af welk arbeidsrecht, het Belgische of het Ierse, hier van toepassing is. De tests zullen blijkbaar ook worden uitgevoerd door medisch personeel uit Ierland.

Het lijkt mij aangewezen dat u voor deze facetten van het verhaal opheldering vraagt aan de bevoegde minister van Werk.

Wel kan ik u meedelen dat ik persoonlijk voorstander ben van een sereen debat over de mogelijke impact van druggebruik door stewards of stewardessen op de luchtvaartveiligheid. Dit debat moet in aanwezigheid van alle betrokkenen worden gevoerd. Ik denk dat de pers en de media hiervoor niet het geschikte forum bieden.

05.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ken de strategie en het mediabeleid van Ryanair en de heer O'Leary. Ik vind dat er toch voldoende aandacht moet zijn voor de drugproblematiek, zelfs voor cannabis. Ik heb het al gehad over de drugsproblematiek met betrekking tot het verkeer. Ik zal de minister van Werk, bevoegd voor de arbeidswetgeving, hierover ondervragen.

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

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Minneke De Ridder aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Bob-zomercampagne" (nr. 5201)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles en Bob-zomercampagnes" (nr. 5409)

06 Questions jointes de

- Mme Minneke De Ridder au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob menée cet été" (n° 5201)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie et les campagnes Bob menées cet été" (n° 5409)

06.01 Minneke De Ridder (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, tijdens de eindejaarsfeesten lanceerde het BIVV de 'I BOB You'-campagne ter preventie van weekendongevallen. De campagne, die voor de zomer werd opgefrist, moet jongeren ervan overtuigen een bob te kiezen voor hun zomerse barbecue- en terrasavondjes. Zij is zeker nodig, wanneer wij het blijvend hoge aantal weekendongevallen zien waar jongeren bij betrokken zijn.

Groot was mijn verbazing toen uw woordvoerder begin juni verkondigde dat het niet de bedoeling is het plezier van de mensen te bederven door ze na het terrasje in de val te lokken met blaastoestellen. Ik ben blij verrast dat u vorig weekend met de cijfers in de hand de woorden van uw woordvoerder onderuithaalde. Dat is het bewijs dat de bobcampagne met alcoholcontroles nodig is.

Tot nu toe was de sterkte van de bobcampagnes precies de combinatie van sensibilisatie en controle. Uw collega van Binnenlandse Zaken kondigde al aan dat tegen 2015 de alcoholcontroles verdubbeld moeten worden tot 1,2 miljoen per jaar. Blijkbaar gaat iedereen van de politie in de zomer echter gelijktijdig met vakantie of een terrasje doen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe zult u ervoor zorgen dat er in de zomer controles zijn, zonder het plezier van de mensen in herfst, de winter en de lente te bederven, en toch met een blijvend effect?

De bobcampagne ging altijd gecombineerd met alcoholcontroles. Hoe zult u dat versterkende effect bereiken bij afwezigheid van alcoholcontroles?

06.02 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, op de staten-generaal van de Verkeersveiligheid werden 20 prioritaire maatregelen voorgesteld voor de periode 2011-2015. Ik haal een aantal van die prioriteiten aan. Er zijn niet alleen meer controles nodig, het is ook aan te bevelen dat de controles meer zichtbaarheid krijgen en gepaard gaan met informatieverstrekking en sensibilisatie.

Een andere prioriteit is dat controles en campagnes voortdurend op elkaar moeten worden afgestemd. Daarbij moet een geïntegreerde aanpak van de handhaving, in combinatie met sensibilisatie en communicatie, nagestreefd worden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik citeer uit een persbericht van donderdag 16 juni 2011: "Meer alcoholcontroles tijdens zomermaanden." "Dat initiatief kadert in de nieuwe zomercampagne van het BIVV. Uit onderzoek is gebleken dat er in de zomer meer alcohol wordt gedronken dan in een ander seizoen. Daarom worden de controles opgevoerd."

Op 8 juni 2011 schreef een andere krant: "Schouppe wil in de zomer geen extra alcoholcontroles om het plezier van de mensen niet te bederven."

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb u hierover ondervraagd tijdens de plenaire vergadering van donderdag 8 juni. Ik heb toen echter geen klaar antwoord gekregen op de vraag over de onduidelijkheid van uw eerste communicatie.

Ik ben verheugd dat er afgelopen weekend enkele artikels verschenen, die een andere teneur hadden dan die in juni. In de jongste artikels stond duidelijk dat er meer alcohol wordt gebruikt in de zomer en dat de controles nodig zijn.

Ten eerste, zijn er afspraken met de lokale en de federale politie gemaakt, om de bobcampagne met controles te ondersteunen? Zo ja, wanneer werden de bedoelde afspraken gemaakt? Op welke manier zal de politie de bobcampagne precies ondersteunen?

Hoe wil u tot een geïntegreerde aanpak van handhaving in combinatie met sensibilisering en communicatie komen? Uit verschillende onderzoeken is immers gebleken dat een dergelijke aanpak erg belangrijk is.

Ten tweede, wordt naar analogie van de bekende eindejaarscampagne een streefcijfer voor het aantal controles vooropgesteld? Zo ja, wat is het streefcijfer? Zo neen, waarom worden aan de bewuste campagne geen streefcijfers voor controles verbonden? U verklaart immers dat tijdens de zomermaanden meer alcohol wordt gebruikt dan tijdens de wintermaanden.

Ten derde, indien u voorgaande vraag negatief beantwoordt, bent u dan wel vragende partij voor een verhoging van het aantal controles? Zo ja, worden er ter zake afspraken gemaakt? Zo neen, waarom bent u daar geen voorstander van?

Indien uw antwoord negatief is, hoe rijmt u zulks dan met de aanbeveling van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid dat controles en campagnes voortdurend op elkaar moeten worden afgestemd?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

06.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De bobcampagne hanteert al vijftien jaar dezelfde boodschap, namelijk om te genieten en te feesten, maar tegelijk te zorgen voor een nuchtere chauffeur.

Bob is intussen in binnen- en buitenland een begrip geworden. Onderzoek dat wij na elke campagne laten uitvoeren, toont aan dat 98 % van de volwassen bevolking het bobconcept kent.

Om de onduidelijkheid waaronder sommige volksvertegenwoordigers toch nog gebukt gaan, weg te nemen, zal ik u een feitelijk en organisatorisch relaas over de zomerbobcampagne geven.

Ik heb op 24 mei de campagne voorgesteld op een persconferentie met interviewmogelijkheid en in een achteraf rondgestuurd persbericht. Dezelfde dag werd de boodschap correct en onproblematisch weergegeven in de audiovisuele media en 's anderendaags ook in alle kranten, met als thema: geniet van een glas op een festival, barbecue of terrasje, maar duid steeds een nuchtere chauffeur aan.

Twee weken later evenwel probeerde een krant – ik zal de naam niet noemen – met enkele halve citaten buiten hun natuurlijke context een pseudo-verontwaardiging op te wekken over de laksheid van Etienne Schouppe, die vooral het plezier van de hardleerse zuipschuiten in stand zou houden in plaats van werk te maken van de verkeersveiligheid. Dat was het geval op dinsdag 7 juni en op woensdag 8 juni. Op diezelfde achtste juni heb ik een schriftelijke reactie aan de krant verstuurd, maar u kon het verwachten: deze reactie heeft niet geleid tot een publicatie.

Op donderdag 9 juni heb ik dan in de plenaire zitting van de Kamer daarover twee vragen beantwoord.

Binnen het korte bestek van twee minuten en zonder enige mogelijkheid tot repliek heb ik in duidelijke bewoordingen mijn mening gegeven over wat ik moedwillige misinterpretatie en gespeelde verontwaardiging heb genoemd. Ik had ook de indruk dat de vraagstellers de boodschap hadden begrepen, althans te oordelen naar hun eerder geëngageerde replieken op mijn antwoord.

Mevrouw Temmerman, u hebt vervolgens op 29 juni de minister van Binnenlandse Zaken ondervraagd in de commissie voor de Binnenlandse Zaken. Het verslag daarvan is inmiddels gepubliceerd en de lectuur ervan is voor iedereen beschikbaar. Vandaag stelt u mij opnieuw een gelijkaardige vraag. Mevrouw Temmerman, ik begrijp volkomen dat u zich aangesproken voelt door de problematiek van laksheid inzake alcoholcontrole, maar volgens mij overdrijft u in het belang van een afwijkende berichtgeving in één krant, zeker in vergelijking met de correcte berichten in alle andere media.

Ter zake moet ik zeggen dat de bob-zomercampagne die door het BIVV en mij einde mei werd gelanceerd, uitsluitend tot doel heeft om de weggebruikers ook buiten de traditionele eindejaarscampagne te sensibiliseren. Met de affichecampagne die in juni is gestart en verwijst naar de acties die tijdens de zomer zullen worden gevoerd, wil het BIVV zoveel mogelijk weggebruikers confronteren met de bob-boodschap. De zomeracties op de terrasjes in de steden kaderen in de doelgroepgerichte sensibilisering van het BIVV waarbij mensen die tijdens de zomer genieten van een gezellig terrasje en de bob van de avond zijn en daarom ook in de bobstoel zitten, een beloning zullen ontvangen indien op basis van een ademtest blijkt dat zij geen alcohol gedronken hebben.

De eerste en de tweede week van juni werden door het BIVV hierover bijkomende persmededelingen verspreid. De ademtests worden afgenomen door een bobteam. Heel de campagne is gespreid over drie maanden – van begin juni tot eind augustus.

Het BIVV heeft in mei ook een vergadering georganiseerd met de vertegenwoordigers van de politie teneinde hen in te lichten over de campagne en hen te vragen om de campagne te ondersteunen, hetzij door verhoogde controles, hetzij door een verhoogde zichtbaarheid van de controles. Dit is de verhoging van de objectieve en de subjectieve pakkans. Er werd tijdens deze meeting ook afgesproken dat de lokale en de federale politie hun controleactiviteiten zouden registreren via dezelfde registratietool die ook tijdens de eindejaarscampagne wordt gebruikt. De globale resultaten worden eind juli en eind augustus in twee instanties verwacht.

Ik beschik op dit ogenblik uitsluitend over de eerste, nog onvolledige indicaties. Alle eenheden van de federale politie hebben reeds gerichte controleacties geregistreerd, evenals 161 van de 196 politiezones. Tot en met woensdag 6 juli 2011 werden er 43 950 ademtesten afgenomen, waarvan 29 011 door de lokale politie en 14 939 door de federale politie. De meeste ademtesten, met name 30 609, werden afgenomen bij gerichte alcoholcontroleacties. De andere testen werden naar aanleiding van routinecontroles of ongevallen afgenomen. Gemiddeld blies 5,77 % van de bestuurders positief, namelijk 4,96 % bij routinecontrole, 5,21 % bij gerichte acties en 11,49 % bij ongevallen. Ik merk op dat het percentage positieven aanzienlijk hoger ligt dan tijdens de eindejaarscontroles waar een gemiddelde van 3,6 % positieven valt te noteren. De zomer-bob is dus zeker geen nutteloze oefening.

De affichecampagne zomer-bob vervangt een eerder geplande campagne rond de weekendongevallen die echter op alternatieve wijze werd ingevuld door een aantal doelgroepgerichte acties via de sociale media. Het leek ons met name raadzamer om jonge bestuurders tot 24 jaar te benaderen via een aantal applicaties op Facebook, android en iPhone, radioslots, fotokiosken en bioscoop filmpjes in plaats van een klassieke affichecampagne langs de grote wegen.

Gelet op het feit dat het aantal letselongevallen veelal tijdens de maand juli een stijgende tendens vertoont in vergelijking met de maanden ervoor en dat de gerichte bobacties in juli en augustus wel gepland waren, werd de optie genomen om een affichageperiode in de zomerbobcampagne te integreren. In tegenstelling tot de eindejaarscampagne gebeurt dat niet via een omzendbrief van de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie en mij en werd er dus geen streefdoel inzake het aantal controles vooropgesteld. Na afloop van de zomerbobcampagne zullen we de resultaten evalueren, maar de eerste indicaties wijzen op een grote participatie van de politiediensten.

Wat betreft de aanbevelingen van de staten-generaal van de Verkeersveiligheid, ben ik zeker vragende partij voor een verhoging van het aantal controles. Tijdens de staten-generaal op 11 mei 2011 stelde de directeur van de federale wegpoly die namens Centrex het woord nam, dat er in 2009 670 000 ademtesten werden

afgenomen. Mevrouw Turtelboom heeft zich dezelfde dag geëngageerd om te komen tot 1 200 000 ademtesten op jaarbasis. Ik sta dan ook volledig achter de doelstellingen van de federale politie voor de verkeersveiligheid met betrekking tot de verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans, in combinatie met de sensibiliseringscampagnes en de communicatie die daarover gevoerd wordt.

06.04 Minneke De Ridder (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de verduidelijking, want uw antwoord in de plenaire vergadering was mij niet voor 100 % duidelijk. Aangezien de vraag niet meegenomen werd, kon ik ook niet reageren. Ik ben zeer verheugd dat de bobcampagne van de komende zomer weer gepaard gaat met alcoholcontroles, zodat ze effectief kan verlopen.

06.05 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan alleen vaststellen dat uw antwoord hier toch wel anders is dan in de plenaire vergadering. Ik ben ook heel blij met het antwoord. Ik was niet de enige die het verkeerd begrepen had. De collega die u de vraag gesteld had, was ook nogal verbolgen over het antwoord. Het is goed dat we de vraag nogmaals gesteld hebben, want zo hebt u de gelegenheid gehad om een aantal zaken recht te zetten.

Het klopt dat ik daar overgevoelig aan ben. Ik heb in het verleden heel wat mensen moeten ontmoeten die helaas iemand verloren hadden in het verkeer. Dat maakt mij overgevoelig voor zowel ongevallen die met snelheid te maken hebben, als voor ongevallen die met alcohol te maken hebben.

06.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het siert de Gentse stadsverantwoordelijken.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17.15 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.15 uur.*