

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

du

MARDI 8 NOVEMBRE 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 8 NOVEMBER 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.40 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.40 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: Mijnheer Wollants, u zou aanvangen met uw vraag nr. 5895, maar u moet weg.

De vragen nrs 5929 van mevrouw Lahaye-Battheu en 5981 van de heer Terwingen worden omgezet in schriftelijke vragen. Dit brengt ons meteen tot punt 5 van onze agenda. Voor dezelfde reden als hiervoor vermeld, valt de vraag nr. 6497 van de heer Wollants weg.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6359)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6497)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 6917)

01 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 6359)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 6497)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 6917)

01.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is al deels gedateerd. Zij werd een tijd geleden doorgestuurd, in het heetst van de strijd, toen u de zaken hierover hebt gecommuniceerd. Een aantal zaken is intussen achterhaald.

U hebt de hervorming gecommuniceerd. Er waren heel veel vergaderingen met de Gewesten. Toch hadden vooral het Vlaamse en het Waalse Gewest heel wat opmerkingen. Hoe kan het dat zij na al die vergaderingen een negatief advies gaven?

Intussen is er een akkoord omtrent de staatshervorming en omtrent de overheveling van heel wat delen inzake mobiliteit. Hoe zal men in de toekomst met dit specifieke deel van de wegcode omgaan? Hoe zullen de relaties met de Gewesten zijn? Zijn daarover al voorbereidingen getroffen?

De heer Lutgen verklaarde in de pers dat de wegcode van Schouppe dood en begraven is. Is dat zo? Blijft die overeind? Zijn de gesprekken opnieuw opgestart of wacht men op de volgende regering?

01.02 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is minder gedateerd. Zij werd gisteren ingediend, maar de aanleiding is natuurlijk dezelfde.

Eind juli 2011 vatte u de Gewesten inzake een nieuw verkeersreglement, in die zin dat er een hele reeks nieuwe regels wordt ingevoerd. Ik heb een aantal verslagen gelezen waaraan een zeer diepgaande bespreking is voorafgegaan. Ondanks dat overleg is er, vooral vanwege het Vlaams Gewest, heel wat kritiek. Men spreekt over veelvuldige bevoegdheidsoverschrijdingen en men verwijst onder meer naar voorstellen over parkeerbeleid, busbanen en wegenwerken. Ik zal niet in het ijle discussiëren over de inhoud van het akkoord van de onderhandelende partijen. Op dit moment moeten wij ons beperken tot wat de huidige wetgeving bepaalt. Wij moeten nog zien wat er uiteindelijk in het regeerakkoord zal staan, als er ooit een regering komt. Dan moet alles in wetsontwerpen worden gegoten. Wij zullen er nog lang op moeten wachten.

Ik ga ervan uit dat wij ons moeten baseren op het kader waarbinnen er werd gewerkt. Vanuit Vlaanderen is er sterke kritiek op uw plannen, volgens de pers op sommige punten zelfs vernietigende kritiek. Vandaar de vraag in welke mate u de kritiek van de Vlaamse regering deelt op het vlak van bevoegdheidsoverschrijding.

Het tweede punt van kritiek is het kostenplaatje. U zou met uw verkeersreglement ervoor zorgen dat onder meer het Vlaams Gewest met 15 miljoen euro en de gemeenten zelf met in totaal 56 miljoen euro zouden worden belast. In het licht van de financieel niet meer zo rooskleurige situatie van de gemeenten en zelfs van de Vlaamse regering, leek het mij toch wat vreemd dat deze beslissing niet zou genomen zijn in overleg met de bevoegde niveaus. Vandaar mijn vraag in welke mate u de kritiek deelt, of u daarmee rekening zult houden en welke maatregelen er eventueel worden genomen. In welke mate weerlegt u de kritiek van de Vlaamse overheid?

01.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral moet worden opgemerkt dat iedereen die ik over deze materie heb gehoord en gezien, onder wie ook leden van deze commissie, van oordeel is dat de bestaande wegcode die al meer dan vijfendertig jaar oud is en waaraan al meer dan vijftienzig wijzigingen werden aangebracht, aan een algemene herziening toe is.

Ik heb dat niet zelf uitgevonden, mevrouw Temmerman. Een van mijn voorgangers, iemand die u wellicht zeer bekend is, is reeds in 2005 begonnen met het herschrijven van de huidige wegcode onder het motto "minder verkeersborden en een meer eenvoudig geheel van verkeersregels". Ik heb met andere woorden in 2008 dit dossier geërfd en op dat ogenblik moeten vaststellen dat men niet zo ver gevorderd was, wou men dit tot een goed einde brengen. Er moest intenser aan worden gewerkt.

Uiteindelijk heb ik de werkzaamheden inderdaad versneld. Er zijn in totaal een dertigtal vergaderingen geweest van de werkgroep Wegcode. De vereenvoudiging van de wegcode is verscheidene keren ter sprake gekomen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Ook de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 heeft de noodzaak van meer transparante, logische en eenvoudige verkeersregels beklemtoond.

Een min of meer definitieve versie van de nieuwe wegcode werd uiteindelijk voorgelegd op de vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid op 4 december 2009, dus bijna twee jaar geleden. Afgezien van de opmerkingen en de reacties die op die vergadering zelf werden geformuleerd en die u overigens kunt terugvinden in het verslag van die vergadering, dat te consulteren is op de website van het BIVV, werden nog meer dan tweehonderd schriftelijke aanpassingen door leden van de federale commissie ingediend.

Daarna is mijn administratie begonnen met het onderzoek van alle voorstellen en reacties. Ik moet zeggen dat ik over die voorstellen eigenlijk wel erg verwonderd was, aangezien de ontwerp teksten al zoveel keren waren besproken. Er heeft namelijk een dertigtal vergaderingen plaatsgevonden in werkgroepen. In dat verband wijs ik erop dat zowel de Gewesten als de steden en gemeenten vertegenwoordigd waren en dat hun reacties zowel tijdens de vergadering als daarna allemaal schriftelijk werden geacteerd.

Uiteindelijk heeft de administratie samen met mijn beleidscel de vele knopen doorgehakt aangaande de door de commissieleden gedane voorstellen. Bovendien heb ik, net zoals mijn voorgangers, een beroep gedaan op een externe expertise, namelijk op een advocaat, gespecialiseerd in het verkeersrecht, om het ontwerp van nieuwe wegcode te coördineren en te herschrijven.

Aan de totstandkoming van het ontwerp van de nieuwe wegcode is derhalve – dat mag toch wel een eerste

evaluatie zijn – een heel proces voorafgegaan, zodat niet kan worden beweerd dat het gaat om het plots doorduwen van teksten tijdens een periode van lopende zaken. Het is evenwel duidelijk dat de lopende zaken een aarzeling heeft doen ontstaan omtrent de verdere realisatie van het project, maar in feite was het proces van die aard dat in het voorjaar van 2011, toen de algemene gecoördineerde tekst klaar was, de definitieve ontwerp teksten door mijn administratie konden worden voorgelegd. Daarmee kon ik de adviesprocedures voor de Raad van State en voor de Gewesten inzetten.

Op dat ogenblik waren wij reeds zes jaar bezig, tussen haakjes gezegd.

Mevrouw de voorzitter, er bestaat een ruime consensus over de noodzaak om te komen tot een nieuwe wegcode. Bovendien werd er reeds zeer veel tijd en energie gestoken in dit omvangrijke werk. Derhalve lijkt het mij niet meer dan logisch dat ik de procedure tot verdere invoering ervan heb voortgezet.

De nieuwe teksten zijn ondertussen niet meer voorgelegd aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. De afspraak die wij in december 2009 hebben gemaakt, was dat de reacties van de leden zouden worden verwerkt en dat de administratie daarbij haar verantwoordelijkheid zou nemen.

Op een bepaald moment moet men de teksten kunnen finaliseren, goed wetende dat men niet iedereen kan tevredenstellen, vooral omdat in de werkgroep in totaal zeventientwintig belangengroeperingen vertegenwoordigd waren en dat men daarbij uiteraard de eigen belangen van de organisaties die lid zijn van de federale commissie verdedigde, belangen die niet altijd samenvallen met het algemeen belang waarvoor uiteindelijk de overheid verantwoordelijk is.

Wel werd er beloofd om feedback te geven over de uiteindelijke teksten. Het is bijgevolg nu de bedoeling om aan de hand van de ontwerp teksten en de adviezen van de Raad van State en de Gewesten het uiteindelijke resultaat kenbaar te maken op een eerstvolgende vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Dat was oorspronkelijk ook zo gepland.

Inmiddels heb ik het advies van de Raad van State en ook van het Vlaams Gewest, niet van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waalse Gewest, zoals u dacht, mevrouw Temmerman. Het Waals Gewest heeft mij formeel nog geen enkel advies verstrekt.

In verband met het advies van Vlaanderen zijn er drie soorten opmerkingen.

Ten eerste zijn er opmerkingen betreffende de punctuele en inhoudelijke elementen. Het is ongetwijfeld zo dat bepaalde opmerkingen een verbetering betekenen van de teksten en dat die verbeteringen meer dan waarschijnlijk in de teksten zullen kunnen worden opgenomen.

Over andere inhoudelijke kwesties moet ongetwijfeld nog met hen worden gediscussieerd. Wij zullen ook moeten zien wat naar aanleiding van de huidige besprekingen op regeringsvlak uit de bus zal komen.

Wat de zogenaamde bevoegdheidsoverschrijdingen betreft, kan ik u zeggen dat Vlaanderen van oordeel is bevoegd te zijn voor een aantal onderdelen van de wegcode. Ikzelf en anderen menen dat die bevoegdheden, of sommige ervan, sowieso federaal zijn. Dit moet natuurlijk worden uitgeklaard. De Raad van State heeft evenwel geen enkele opmerking gemaakt omtrent een bevoegdheidsoverschrijding van wat in de wegcode is vermeld.

Wat de financiële implicaties en de timing betreft, heeft men de zogenaamde kosten berekend om de bestaande borden door gemoderniseerde borden te vervangen, overeenkomstig de voorziene timing. Op federaal niveau zijn de aard en de vorm van de borden, zoals die in het Verdrag van Wenen staan, sowieso perfect acceptabel. Ik stel echter vast dat in de werkgroepen werd aangedrongen op het moderniseren en vernieuwen van de borden en dat achteraf blijkbaar werd geprotesteerd omdat nieuwe borden zouden moeten worden gekocht, wat de nodige uitgaven met zich mee zou brengen. Ik moet er trouwens op wijzen dat er over deze zaak nooit discussie is geweest vanuit het Vlaams Gewest in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, ook niet vanwege de steden en de gemeenten. Ik neem dan ook akte van de klachten die er nadien zijn gekomen. Ik moet trouwens aanmerken dat de kosten die verbonden zijn aan de nieuwe verkeersborden toch moeten worden gespreid in de tijd, aangezien er in belangrijke overgangstermijnen is voorzien. Bovendien werd rekening gehouden met de normale levensduur van de verkeersborden.

Uiteindelijk kan ik alleen maar constateren dat ik, voor een werk dat in het jaar 2005 werd gestart en

waarvoor ik misschien een versnelling heb gerealiseerd, alleen maar heb gezorgd voor een schakel in het geheel. Mijn voorgangers hebben het opgestart. Iedereen wil een duidelijker en vereenvoudigde wegcode. Ik heb dat werk voortgezet. Ik neem aan dat mijn opvolger dit dossier zal overnemen en daaraan het passend gevolg zal geven. Na zeven of acht jaar zullen wij dan misschien een nieuwe wegcode krijgen.

01.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst opmerken dat de vraag van de collega misschien niet gedateerd is maar de inhoud is even gedateerd als mijn vraag. Dit echter geheel terzijde.

Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord. U hebt het zelf gezegd, niemand twijfelt aan de noodzaak van de hervorming van de wegcode. Het gaat alleen om de manier waarop. Het blijft me toch zeer sterk verwonderen dat er na dertig vergaderingen toch nog een bezwaar, een negatief advies, komt van het Vlaams Gewest. Dat van het Waals Gewest hebt u officieel niet, maar ik neem aan dat u de kranten leest. Ook daar was men zeer negatief. In de toekomst zal men toch een andere manier moeten vinden om die zaken op elkaar af te stemmen en misschien wat meer naar elkaar te luisteren.

Nogmaals, we zijn er allemaal van overtuigd dat de vernieuwing van de wegcode er moet komen. Er komt nu nog iets bij met wat ik de opsplitsing van de bevoegdheid inzake mobiliteit zal noemen. Dat zal het er niet eenvoudiger op maken. Vooral ook de diensten zullen met elkaar moeten communiceren. U zegt dat er een aantal punctuele opmerkingen zijn gemaakt. Tot daaraan toe, maar er zijn ook sterk inhoudelijke opmerkingen gemaakt die de zaken volledig onderuit halen. Op die manier kunnen we in dit land natuurlijk niet verder. Als men een aantal zaken federaal wil houden, waar ik voorstander van ben, zal men beter met de Gewesten moeten communiceren en de zaken beter met hen moeten voorbereiden.

01.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik meen dat u er zeer terecht op gewezen hebt dat er al zeer lang overleg gaande is. Als staatssecretaris hebt u de nodige voorzichtigheid aan de dag gelegd om iedereen kans op inspraak te geven. Dat er nadien nog kritiek volgt, maakt daar nu eenmaal deel van uit. Als het Vlaams Gewest eerst zaken voorstelt en zich achteraf beklagt dat men daarvoor een prijskaartje moet betalen, dan moet het daar zelf de consequenties van inzien.

Wat de overdracht van bevoegdheden betreft, is het voor een partij die voorstander is van Vlaamse onafhankelijkheid logisch dat wij ook bepleiten dat zoveel mogelijk bevoegdheden, ook op het vlak van mobiliteit, zouden overgeheveld worden naar Vlaanderen. Ik meen echter dat dit een andere discussie is.

Als u zegt dat er geen bemerkingen zijn geweest van de Raad van State inzake bevoegdheidsoverschrijdingen, maar dat er wel discussies zijn, dan dring ik erop aan dat dit waar mogelijk zo snel mogelijk wordt uitgeklaard. Niemand heeft er belang bij dat discussies over wie er nu verantwoordelijkheid draagt voor bepaalde thema's of problematieken, blijven aanslepen. Ik weet natuurlijk niet in welke mate de staatssecretaris daarop zelf nog vat zal hebben of een rol in zal spelen.

01.06 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: U weet dat de materies die verband houden met transport bij uitstek materies zijn waarvoor bijna systematisch het advies van de Gewesten moet worden gevraagd.

Dat doen wij ook, maar als ik de mosterd voor mijn uiteindelijk voorstel zou moeten halen uit de persartikelen die de weergave zouden moeten zijn van het advies dat mij zal worden overgemaakt en als ik dat dan vergelijk met het advies dat door de minister ondertekend bij mij terechtkomt, verkies ik altijd dat getekend advies in handen te hebben. Dan weet ik tenminste waaraan ik mij echt moet houden in plaats van in een krant te moeten zoeken wat het standpunt is over bepaalde materies.

De **voorzitter**: Tot daar de integriteit van sommige adviezen en persartikelen...

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Vraag nr. 6402 van mevrouw Genot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Question de M. Franco Seminara au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la dérive des déchets plastiques et leur accumulation dans les eaux mondiales" (n° 6492)

02 Vraag van de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de plastic soep en de accumulatie van plasticafval in de wereldzeeën" (nr. 6492)

02.01 Franco Seminara (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, la presse s'est récemment fait l'écho des découvertes de l'expédition scientifique TARA.

Nous apprenons qu'aujourd'hui, l'océan Antarctique est à son tour touché par les déchets plastiques.

Depuis la découverte en 1997 par le capitaine Charles Moore qui mit près d'une semaine à traverser "la mer ou le continent plastique" sans apercevoir le moindre grand animal marin, nul n'ignore l'existence de cette contamination concrète des eaux mondiales.

Dès 1978, la communauté internationale prit conscience de l'ampleur de cette pollution et la convention internationale MARPOL fut signée par un peu plus de 130 pays dont la Belgique.

Dans l'Annexe V de ce traité, il est question spécifiquement de la pollution des eaux par les ordures des navires.

Dans un article datant de 2002 de la revue *Marine Pollution Bulletin*, le chiffre impressionnant de 639 000 conteneurs de plastiques rejetés chaque jour par les bateaux à travers le monde est cité. Il s'agit de chiffres datant de 1982, information également reprise par Greenpeace.

Il semble clair que le transport maritime est l'un des principaux responsables de la pollution par le plastique des eaux mondiales.

La recherche sur les effets de la convention MARPOL sur les débris marins a donné des résultats mitigés. Par exemple, dans certaines régions, une réduction des débris marins a été suggérée, mais dans d'autres domaines, il semble n'y avoir aucun recul dans la quantité de déchets rejetés, voire parfois une augmentation sensible. Le nombre d'animaux coincés dans des débris plastiques ne semble pas non plus en régression.

Dans l'article précité, ainsi que dans d'autres publications, le non-respect important de la convention MARPOL à travers le monde est pointé du doigt. La pollution par le plastique de nos eaux mondiales continue donc inexorablement et, semble-t-il, insidieusement.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les mesures prises par la Belgique et l'Union européenne, notamment dans le cadre du traité MARPOL et son Annexe V afin de lutter contre cette pollution? Ne faudrait-il pas envisager des mesures complémentaires au niveau européen ainsi que la mise en place d'un contrôle renforcé de ces mesures?

De **voorzitter**: De vertaling naar het Nederlands is een beetje merkwaardig, men spreekt over de "plastic soep". Dat is kennelijk de correcte term.

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Seminara, en Belgique, toutes les mesures réglementaires utiles ont déjà été prises depuis un certain temps afin de donner une application maximale à l'Annexe V de la convention MARPOL, dans le but de combattre la pollution du milieu marin par des déchets provenant des bateaux, en ce compris les récipients en plastique.

La convention a été ratifiée par la Belgique. La directive 2000/59 du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 27 octobre 2000 a été transposée par l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2004 concernant le dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

En d'autres termes, l'Union européenne a introduit les règles MARPOL dans le droit communautaire de telle manière que les 27 États membres sont obligés, sous peine de sanctions, de transposer celles-ci dans leur droit national et de les faire appliquer. La directive contient des dispositions qui rendent obligatoire le contrôle de l'application des règles.

Dans l'arrêté royal figurent des dispositions qui imposent un nombre minimum d'inspections valables pour tous les États membres. La réglementation prévoit essentiellement qu'aucun navire ne peut prendre la mer au départ d'un port de l'Union européenne sans avoir déposé tous ses déchets dans une installation de réception portuaire reconnue et qu'il doit y avoir à son bord, lors de son départ, une capacité de stockage suffisante pour entreposer tous ses déchets d'exploitation, dont les récipients en plastique, pour pouvoir

rallier le port de destination suivant.

En Belgique, pour faire observer ces obligations du respect de ladite réglementation, 25 % des navires étrangers individuels qui font escale dans un port belge sont inspectés annuellement par les services de contrôle de l'État du port et de la DG Transport maritime sur le respect des dispositions MARPOL et de la réglementation belge précitée.

Les fonctionnaires responsables chargés du contrôle de la navigation ont le pouvoir d'immobiliser les navires s'ils estiment que le résultat des inspections n'est pas satisfaisant.

Suffisamment de mesures réglementaires ont été prises au niveau de l'Union européenne et en Belgique. Un régime de maintien efficace a été mis en place, du moins en ce qui concerne la navigation au départ ou à l'arrivée d'un État membre de l'Union européenne.

Toutefois, la lutte contre le déversement illicite en pleine mer est une question qui doit être abordée au niveau mondial. Une stratégie géopolitique est nécessaire pour ce faire. Elle doit être établie pour rendre l'application des traités davantage exécutoires. Cette orientation stratégique est poursuivie au sein de l'organisation maritime internationale pour permettre une amélioration constante. La Belgique donne toute l'impulsion dont elle dispose dans ce contexte géopolitique.

02.03 Franco Seminara (PS): Monsieur le secrétaire d'État, la question et votre réponse ont le mérite de nous permettre de discuter de ce phénomène inquiétant pour notre planète qui, pour l'instant, est bien bleue, et qui, j'espère, le restera encore un peu.

Il est vrai que vous avez rappelé que les contrôles sont prévus et obligatoires pour les États membres de l'Union européenne. J'ose espérer que ces obligations pourront se réaliser au niveau mondial.

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

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Masterplan 2011-2012 van Belgocontrol" (nr. 6506)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Masterplan 2011-2012 van Belgocontrol" (nr. 6920)

03 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Master Plan 2011-2012 de Belgocontrol" (n° 6506)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Master Plan 2011-2012 de Belgocontrol" (n° 6920)

De **voorzitter**: De heer Wollants laat zich excuseren.

03.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, Belgocontrol blijft het zorgenkind van de federale overheid. In de toekomst zal het financieringsaspect worden opgelost, maar in afwachting van die concrete oplossingen kunnen wij niet naast het feit dat Belgocontrol vorig jaar werd geconfronteerd met een verlies van 20 miljoen euro. Behalve de economische crisis weegt ook de gewijzigde reglementering grotendeels op het financieel resultaat. Daarom heeft de directie in al haar wijsheid, met aan het hoofd gedelegeerd bestuurder Jean-Claude Tintin, een masterplan opgesteld dat normaal gezien vanaf 2012 in voege zou treden.

De onderhandelingen met de vakorganisaties binnen Belgocontrol lopen niet echt van een leien dakje. De vakbonden hebben de voorbije weken de details van dat masterplan ontvangen. Gelet op de precaire verstandhouding uit het verleden – ik verwijst naar de staking van vorig jaar die *du jamais vu* was – moeten wij er alles aan doen om de sociale vrede te bewaren of er in ieder geval toch voor te zorgen dat het masterplan met een zo breed mogelijk draagvlak wordt gerealiseerd.

De vakbonden hebben die realisaties eind vorige maand als onaanvaardbaar bestempeld. In het plan is sprake van een theoretische afvloeiing van 150 tot 160 banen op een totaal van 900 personeelsleden. Ik herinner aan de hoorzitting waarin geen enkele melding werd gemaakt van een personeelsoverschot.

Misschien zou men in de kring rond de gedelegeerd bestuurder enig personeel kunnen laten afvloeien. De vraag om op andere niveaus te snoeien werd niet gesteld.

Ik citeer de vakbondsafgevaardigde van ACV-Transcom in Terzake: "Het voltallige vakbondsfront zegt neen. De bal ligt nu in het kamp van de gedelegeerd bestuurder. Het plan bevat geen concrete financiële doelstellingen. Wij tekenen geen blanco cheque; 150 tot 160 banen op een totaal van 900 is een aanzienlijk aantal."

Er wordt ook gewaarschuwd dat het Belgische luchtruim het meest complexe is. Misschien is dat de reden van de kostprijs om alle diensten van Belgocontrol te realiseren.

Er is nog het aspect van het eventueel samengaan met Defensie, al merk ik bij de bevoegde minister van Defensie weinig enthousiasme om dat nu al te realiseren.

In reactie op de kritiek van vakbondszijde heeft gedelegeerd bestuurder Tintin gesteld dat hij bereid was om tot overleg over te gaan. Ik citeer hem: "Wij begrijpen dat het masterplan ingrijpende veranderingen in zich draagt. Het is altijd onze wens geweest om te onderhandelen over alle onderdelen van het masterplan." Hij roept ook op om de sociale dialoog op korte termijn te hervatten, in de hoop dat er op redelijke termijn een akkoord zou worden bereikt om zodoende het personeel niet te lang in een klimaat van onzekerheid te houden.

Mijnheer de staatssecretaris, aangezien deze situatie zeker niet wenselijk is en wellicht ook u hoopt dat er zo vlug mogelijk witte rook uit de schoorsteen van Belgocontrol komt, had ik graag van u vernomen in welke mate u zelf initiatieven zult ontwikkelen of ontwikkeld hebt om het sociaal overleg bij Belgocontrol opnieuw op weg te helpen. Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet? In welke mate deelt u de kritiek en de voorstellen van de vakbonden inzake de geplande herstructureringen? Zo ja, in welke mate? Zo neen, waarom niet? Bent u zelf van mening dat de piste van de afvloeiingen moet worden gevolgd?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, ik moet u omtrent het masterplan 2011-2012 van Belgocontrol melden dat het opstellen van en onderhandelen over dat masterplan behoort tot de uitsluitende autonomie van het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol. Dat is een wet uit 1991. Vanuit mijn positie heb ik daar derhalve zelfs geen klein vingertje in de pap.

Ik kan u niettemin meedelen dat, zoals al werd aangegeven, ik reeds herhaalde malen bij het management van Belgocontrol heb aangedrongen op het nemen van maatregelen voor het verbeteren van de financiële gezondheid en de kostenstructuur. Dat is opnieuw bekeken bij de beoordeling door de Performance Review Board van het Belgische prestatieplan, die vraagt dat Belgocontrol inspanningen zou doen om zijn efficiëntie op verschillende gebieden te verbeteren. Het masterplan dat Belgocontrol tot stand wil brengen, komt dan ook niets te vroeg.

In juni 2011 heb ik in uitvoering van een Europese verordening een prestatieplan ingediend dat bepaalde dat, conform de Europese doelstellingen, de *unit rate* voor en-route prestaties met 3,5 % per jaar zou dalen. Dat was het hoogste percentage dat ter zake was gepland.

Na de financiële analyse was immers gebleken dat het plan eigenlijk volledig haalbaar en ook wenselijk was, vermits de Belgische *unit rate* tot de hoogste van Europa behoort. Zulks betekent dat men tegen 2014 eigenlijk een kostendaling van 10,1 % wil bereiken.

Aan het voorgaande moet wel worden toegevoegd dat, indien men voor 2009 dezelfde kostenbasis als voor 2010 had gebruikt – de vergelijking 2009-2010 wordt immers soms gemaakt –, voor de en-route in 2010, in vergelijking met 2009, een significante stijging zou zijn vastgesteld.

U weet dat vanaf 2010 kruissubsidiëring niet langer mogelijk is. De *terminal charges* op de regionale luchthavens mogen niet langer in de kostenbasis van de *en-route* worden opgenomen. Belgocontrol heeft derhalve voor 2010 kosten vermeld zonder de kosten van de *terminal charges*, terwijl in 2009 die kosten wel nog waren opgenomen. Men heeft met andere woorden appels met citroenen vergeleken.

Daarom wijs ik erop dat, mocht in 2009 dezelfde basis als in 2010 zijn genomen, er geen vermindering van de kosten maar een substantiële verhoging zou zijn vastgesteld. De *terminal charges* zouden immers niet opgenomen zijn geweest.

Doordat Belgocontrol de *terminal charges* op de regionale luchthavens niet langer door de *en-route* kan laten dragen, wordt nu een beroep op de regering gedaan. Ter zake is een bedrag van 20 miljoen euro vooropgesteld.

Belgocontrol is bij mij komen aankloppen om voormeld bedrag van 20 miljoen euro te betalen. Naar verluidt wilden op dat ogenblik de privébanken immers geen geld aan Belgocontrol lenen. Ik heb de vraag aan de Ministerraad doorgespeeld. De Ministerraad heeft beslist dat Belgocontrol een terugvorderbaar voorschot kon krijgen. Het is echter aan een reeks voorwaarden qua kostenefficiëntie gekoppeld.

Nadat de bedoelde voorwaarden kenbaar waren gemaakt, heeft Belgocontrol blijkbaar wel een privébank bereid gevonden om geld te lenen. Tot op heden is bij mijn weten nog niks van de lening in kwestie opgenomen.

Binnen de voormelde autonomie en bevoegdheid van Belgocontrol maakt dit masterplan momenteel het voorwerp uit van onderhandelingen tussen de directie en de erkende syndicale organisaties.

Ik ben daarom ook niet tussengekomen in het overleg tussen de vakbonden en Belgocontrol, alhoewel ik reeds herhaalde malen heb aangedrongen om binnen Belgocontrol een HR-manager aan te stellen. Ik moet echter vaststellen dat die sociale onderhandelingen nog steeds worden gevoerd door een extern advocaat.

Wat betreft de details van dat masterplan 2011-2014, moet ik u meedelen dat ik hiervan nog steeds niet formeel op de hoogte ben gesteld. De regeringscommissaris heeft mij wel geïnformeerd over het gedeelte dat in de raad van bestuur werd behandeld, maar ik wacht op de formele voorlegging van dat masterplan om daarvan een evaluatie te maken en daarover een appreciatie te geven.

03.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt zelf al aangegeven dat u geen vinger in de pap hebt. Voor een deel is dat correct. U beschikt evenwel over uw regeringscommissaris. U hebt dat zelf aangegeven. Hij zit daar niet enkel als doorgeefluik, maar heeft ook een toezichtfunctie.

Als regeringscommissaris is het niet zijn taak om op beslissingen te wegen, maar om te toetsen aan de wetgeving en de gesloten overeenkomsten. Volgens mij kan er vooral vanuit die positie een iets proactievare rol worden gespeeld.

Ik wil u erop wijzen dat bij syndicale problemen of omtrent de verstandhouding tussen, bijvoorbeeld, bpost en de vakorganisaties, minister Vervotte in het verleden heeft gezorgd voor de nodige bemiddeling en het nodige overleg, zonder zich rechtstreeks te bemoeien met de beslissing op zich. U kunt er toch minstens voor zorgen dat mensen on speaking terms zijn of dat er wordt gesleuteld aan een consensus.

Tot slot, ik herinner mij de hoorzitting die wij hebben gehad omtrent de audit door KPMG en de hele discussie over de vertrouwelijkheid daarvan. Het verwondert mij een beetje dat er in die audit weinig sprake was van die 150 tot 160 afvloeiingen. Ik denk dat er andere voorstellen waren en dat u als staatssecretaris wel degelijk bent gevat door de resultaten van die audit.

Het lijkt mij daarom logisch dat u, als staatssecretaris, in eerste instantie de behoeder moet zijn van de opvolging van de resultaten van die audit. Anders vraag ik mij af waarom dit allemaal is gebeurd.

Zo kan men volgend jaar opnieuw een audit en een studie uitvoeren zonder daarmee rekening te houden. Wanneer men duidelijk de verkeerde conclusies trekt, is het voor mij een maat voor niets. Vandaar dring ik erop aan dat men in eerste instantie kijkt naar de suggesties en de voorstellen die daar gedaan werden, alvorens men in het ijle overgaat tot het schrappen van 150 tot 160 personeelsleden, desnoods via afvloeiingen.

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

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "onbemande luchtvaart" (nr. 6572)

04 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la navigation aérienne sans pilote" (n° 6572)

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, een belangrijke taak van de overheid bestaat erin innovaties te steunen, minstens ze niet te belemmeren. Toch worden wij daarmee geconfronteerd in de sector van de onbemande luchtvaart, een opkomende sector die heel wat toekomstperspectieven biedt, niet alleen voor privégebruik maar ook voor onder andere politiediensten. Bijvoorbeeld voor de afwikkeling van verkeersongevallen kan de onbemande luchtvaart van betekenis zijn, via toepassingen als fotogrammetrie.

De wet van 27 juni 1937 laat luchtvaartuigen die niet worden bestuurd door een piloot aan boord, in principe wel toe, maar de lagere regelgeving zoals de koninklijke besluiten is nog niet aangepast aan onbemande luchtvaartsystemen, noch aan hun bestuurders of hun integratie in het luchtruim.

Zo is het in België nog niet mogelijk conform artikel 40 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 een onbemand luchtvaartuig in te schrijven of het te laten keuren op luchtwaardigheid. Nochtans vormen de bewijzen van inschrijving en luchtvaardigheid noodzakelijke voorwaarden om tot het luchtverkeer te worden toegelaten. Enkele wijzigingen aan koninklijke besluiten en rondzendbrieven dringen zich dan ook op.

De Gewesten investeerden in verschillende innovatieve projecten met onbemande luchtvaartuigen. Ik verwijs, bijvoorbeeld, naar een initiatief van VITO ter zake. Ik meen dat de federale regelgever die innovaties mee moet steunen met state of the art regelgeving.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe evalueert u de uitdagingen van de onbemande luchtvaart?

Wat is de verwachte economische waarde en groei van de sector?

Overweegt u in aangepaste regelgeving te voorzien? Wordt die op dit moment voorbereid? De vraag is natuurlijk in hoeverre u zich daarop nog kunt toelagen.

Hoeveel officiële test- en onderzoeksvluchten met onbemande luchtvaartsystemen vonden plaats in respectievelijk 2007, 2008, 2009, 2010 en de eerste helft van 2011? Ik vraag dat, omdat test- en onderzoeksvluchten de enige manieren zijn om met die toestellen te werken.

Tot slot, hoe worden de vluchten met onbemande luchtvaartsystemen, die vandaag gebeuren via test- en onderzoeksvluchten, gecontroleerd?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, de onbemande luchtvaart is een opkomende markt met enorm veel mogelijkheden, onder meer in het raam van milieu- en emissiebestrijding. De groeiende markt stimuleert innovatie, ontwikkeling, verkoop en export en creëert heel wat banen.

De groei van die sector is moeilijk in cijfers te voorspellen. Er zijn echter veel toepassingen en mogelijkheden. De interesse om onbemande luchtvaartuigen aan te kopen en in te zetten in allerlei situaties, is eveneens erg groot. Zo gebruiken landmeters onbemande luchtvaartuigen om sneller en preciezer bepaalde stukken te kunnen opmeten. Onbemande luchtvaartuigen worden sinds kort ook ingezet in de landbouw om het gebruik van pesticiden en insecticiden in te perken, alsook om de kwaliteit van de gewassen te bestuderen. In het buitenland gebruiken hulpdiensten onbemande luchtvaartuigen als vuurhaarddetectie en voor het toezicht op eventuele bosbranden.

De grootste uitdaging is de integratie van onbemande luchtvaartuigen in het bemand luchtverkeer en om ter zake in een aangepaste regelgeving te voorzien. Op het moment vinden er gesprekken plaats tussen het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en de industrie en tussen het DGLV en een aantal andere overheidsdiensten. In die gesprekken komen zowel de producenten van onbemande luchtvaartuigen als de gebruikers aan het woord. Er loopt overigens een project om tot een regelgeving omtrent onbemande luchtvaartuigen te komen, waarbij ook gekeken wordt naar initiatieven ter zake in het buitenland.

Tussen 2007 en juni 2011 hebben in totaal 570 test- en onderzoeksvluchten met onbemande luchtvaartuigen plaatsgevonden. Die vluchten werden door zowel onderzoeksinstellingen als commerciële bedrijven uitgevoerd.

De cijfers tonen aan dat de sector sterk groeit: er was 1 vlucht in 2007, in 2008 waren er 6 vluchten, in 2009 waren er 31 vluchten, in 2010 waren er 179 en in de eerste helft van dit jaar reeds 353.

Dat is dus een exponentiële stijging. Voor de vluchten met onbemande luchtvaartuigen verleent het DGLV een tijdelijke en gerichte toelating. De inspecties van het DGLV zijn bedoeld om na te gaan of de voorwaarden van de toelatingen wel degelijk worden nageleefd. Het is duidelijk dat wij een specifieke reglementering moeten uitwerken, gelet op de ontwikkelingen die wij de jongste maanden ter zake registreren.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank u voor het antwoord.

Het is goed dat men zich bewust is van het potentieel van de sector. Het zal leiden tot een aangepaste en goed functionerende, werkbare regelgeving. In verschillende buurlanden en landen in Europa werkt men eraan. Het zou goed zijn dat er een harmonie ontstaat. Een luchtruim heeft ook zijn grenzen, maar liefst zo weinig mogelijk. In het ene land is de regelgeving al wat werkbaarder dan in andere, zo laat ik mij vertellen. Het voorbeeld van Groot-Brittannië is goed en inspirerend.

Ik ben tevreden met het antwoord. We volgen de komende maanden op of de regelgeving effectief gestalte zal krijgen.

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

05 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de systemen voor intelligente snelheidsaanpassing" (nr. 6639)

05 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes de contrôle intelligent de la vitesse" (n° 6639)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, snelheid is een van de belangrijke oorzaken van verkeersongevallen. Elk systeem dat het beheersen van de snelheid kan bewerkstelligen, moeten wij aanmoedigen.

Ik verwijs hierbij naar twee resoluties die in 2004 in het Parlement zijn aangenomen. De eerste resolutie gaat over het gebruik van de ISA, dus de intelligente snelheidsaanpassing, door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie. De tweede is een resolutie betreffende de veralgemeende invoering van de ISA, het systeem van intelligente snelheidsaanpassing.

Er werd toen aan de regering gevraagd om de veralgemeende invoering van een open en halfopen ISA-systeem na te streven en op termijn zelfs dwingend te maken en zich daarvoor op de reeds uitgevoerde of zich opdringende wetenschappelijke onderzoeken te baseren, alsook om de impact op de verkeersveiligheid van het gesloten systeem evenals het maatschappelijk draagvlak hiervoor te bestuderen.

Bij de aankoop van dienstwagens voor de ministeriële kabinetten en van personenwagens voor de federale ministeries zou men erop toezien dat die uitgerust werden met ISA en dat het gebruik van ISA zou worden opgelegd aan de bestuurders van de dienstwagens.

Dat was in 2004, we zijn nu zeven jaar later. Tijdens de jongste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid presenteerde de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen, te nemen tijdens de periode 2011-2015. Aanbeveling 9 daarvan luidt: "De FCVV beveelt aan om de intelligente snelheidsaanpassing te promoten."

Het is toch opvallend dat het Parlement zeven jaar geleden aan de regering vroeg om een veralgemeende invoering van het ISA-systeem na te streven en zelfs dwingend te maken op termijn, terwijl de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid zich vandaag beperkt tot de vraag naar de promotie, het inventariseren van de promotieactiviteiten en het bevragen van burgers over hun houding ten opzichte van ISA.

Mijnheer de staatssecretaris, in verband met het laatste, ik vind dat echt overbodig. Er zijn in heel veel Europese landen daaromtrent reeds studies gemaakt en ook in België; er werd daarover onlangs een doctoraatsthesis gepubliceerd naar aanleiding van een proefproject dat een jaar gelopen heeft in Gent. Het

is dus nogal verwonderlijk dat men hier nogmaals vraagt hoe de burgers daartegenover staan; hun houding is eigenlijk algemeen bekend.

Mijnheer de staatssecretaris, wij mogen vandaag toch iets ambitieuzer zijn, des te meer omdat wij in 2004 al ambitieuzer waren. Vandaar mijn vragen, die eigenlijk terug te voeren zijn tot wat er gebeurd is na de goedkeuring, zeven jaar geleden.

Ten eerste, er werden diverse besprekingen en hoorzittingen gewijd aan de goedgekeurde resoluties. Daarin werden reeds de voornaamste belemmeringen opgelijst. Zijn er sindsdien vorderingen gemaakt? Heeft men de belemmeringen kunnen wegwerken? Wat is het resultaat? Wat staat er nu nog de invoering in de weg?

Ten tweede, als men dan toch de burgers wenst te bevragen, zoals de aanbeveling luidt, op welke manier zal men dat dan doen? Dat is trouwens, zoals gezegd, absoluut niet nodig, want er zijn reeds diverse Europese studies daarover gepubliceerd.

Ten derde, vindt u een veralgemeende invoering wenselijk? Zo ja, op welke termijn? Zo neen, waarom niet?

Ten slotte, werden er sindsdien – de resolutie dateert van 2004 – reeds dienstwagens van federale ministers met een dergelijk systeem uitgerust? Zo ja, hoeveel? Indien niet, waarom is dat niet gebeurd?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mevrouw Temmerman, ik hoor u zeer graag zeggen dat wij nu zeven jaar verder zijn, na de aanvaarding door het Parlement van de twee resoluties omtrent het ISA-systeem, maar ik moet er eerlijkheidshalve aan toevoegen dat het de eerste keer is dat ik daarover iets hoor, althans wat de aanbeveling betreft om bij de aankoop van dienstwagens voor de beleidscellen en departementen in het ISA-systeem te voorzien en het gebruik ervan te verplichten voor de chauffeurs.

Ik weet niet wat de toenmalige regering met de resolutie heeft gedaan. Ik weet ook niet of mijn voorganger op de FOD Mobiliteit bij de voorstelling van zijn jaarlijkse beleidsnota voor het Parlement werd afgerekend op het nakomen van de twee resoluties, zoals die tijdens die legislatuur werden aanvaard. Bij gebrek aan herhaling van de resoluties in de huidige legislatuur, is het voor mij natuurlijk moeilijk om na te gaan in hoeverre het gebruik van het ISA-systeem in de voertuigen van de ministers en van de overheid ingang heeft gevonden en waarom dat wel of niet zou zijn gebeurd.

Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 11 mei 2011 werd inderdaad de aanbeveling geformuleerd om de intelligente snelheidsaanpassing te promoten. Het zou vooreerst evenwel duidelijk moeten zijn welke variant men wenst te promoten. Is het de open, de halfopen of de gesloten variant? Laten we zeggen dat wij met de sterke verspreiding van navigatiesystemen in auto's de facto ook een verspreiding van de open variant van het ISA-systeem hebben verkregen. De navigatiesystemen informeren de bestuurder immers over de geldende snelheidslimiet en zij geven een signaal wanneer de snelheidslimiet wordt overschreden. De bestuurder beslist natuurlijk zelf of hij of zij al dan niet reageert op het signaal.

Met een halfopen systeem wordt de snelheid van het voertuig automatisch begrensd tot de maximaal toegelaten snelheid, maar kan de bestuurder toch nog beslissen om harder te gaan rijden. Daarvoor volstaat dat de bestuurder de tegendruk van het gaspedaal overwint.

In een gesloten systeem kan de bestuurder gewoonweg niet meer harder rijden dan de toegelaten maximumsnelheid.

In de praktijk, mevrouw Temmerman, zijn er twee belangrijke hinderpalen om een halfopen en zeker een gesloten systeem in te voeren. Op de eerste plaats is er ongetwijfeld een technisch en budgettair probleem. Er rijst een technisch probleem, omdat op een bepaald ogenblik alle voertuigen daarmee zullen moeten worden uitgerust, ook de zogenaamde retrofit voor voertuigen, die reeds in het verkeer zijn. Er is een financieel probleem, omdat er natuurlijk een kostenplaatje verbonden is aan de installatie van een dergelijk systeem.

Bovendien moet de overheid – en dit geldt inclusief voor de gemeenten en de Gewesten – in staat zijn om accurate informatie te verzamelen en door te sturen aan het ISA-systeem. Daarbij komt de normering en de standaardisering van het geheel, naargelang van de verschillende soorten wagens. ISA-systemen, zeker in een dwingende vorm en toegepast op alle voertuigen, behoren tot de technische uitrusting van de voertuigen.

Het gaat daarbij om de technische harmonisatie van de voertuigen in het kader van de interne markt en bijgevolg om een Europese bevoegdheid. De ISA-problematiek zal ongetwijfeld aan bod komen in de werkzaamheden van de Europese Commissie over ITS, Intelligent Transport Systems, en ook in het kader van een Europees actieplan om het aantal verkeersdoden te verminderen tegen 2020.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorts moet ik benadrukken dat voor de installatie van dergelijke ingrijpende systemen een maatschappelijk draagvlak moet bestaan. Er zijn immers reeds bevragingen van de bevolking gebeurd. Er zijn ook proefprojecten geweest, zowel in België als in andere lidstaten van de Europese Unie.

Het voortwerken aan een draagvlak bij de bevolking is zeker een goede zaak, om de invoering van ISA-systemen te vergemakkelijken. In die context verwijs ik dan ook graag naar de doctoraatsverhandeling, waarop u zelf ook hebt gealludeerd. Wij spreken denkkelijk over dezelfde verhandeling, met name de doctoraatsverhandeling die in juli 2011 door een onderzoeker van de universiteit van Gent aan de Technische Universiteit van Delft werd verdedigd. Het betreft een verhandeling over het draagvlak van de ISA-systemen. Doctor Vlassenroot kwam onder meer tot de conclusie dat er wel degelijk een draagvlak is voor de informatieve of de waarschuwendende variant van ISA, zijnde dus de zachte systemen, zoals ik ze daarstraks in mijn overzicht heb geformuleerd.

Gelet op de aanbeveling van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, behoort het tot een van de opdrachten van het BIVV om voor de komende jaren van de promotie van ISA werk te maken in het kader van de bedrijven met RoadSafetyAtWork en het draagvlak voor dergelijke systemen te vergroten.

05.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan u alvast op één punt gelijk geven. Dat is dat ISA op Europees vlak moet worden ingevoerd. Voor het overige dateert uw antwoord eigenlijk van 2004.

U antwoordt dat er technische belemmeringen zijn. Zij waren er deels al in 2004. Ik heb toen zelf met een ISA-wagen gereden. Ondertussen zijn de technische belemmeringen volkomen weggewerkt, omdat bijna elke wagen standaard met een gps kan worden uitgerust.

Ook op financieel vlak betrof het in 2004 proefprojecten en afzonderlijke systemen. Een en ander is nu vandaag zoveel verminderd dat de wagen heel gemakkelijk kan worden uitgerust met het systeem in combinatie met een gps, die bijna iedereen heeft, al is het een simpel TomTom-toestel.

Ten slotte, ik moet u inzake het draagvlak erop wijzen dat de doctoraatsthesis van de heer Vlassenroot grotendeels gebaseerd is op het proefproject dat wij zelf in Gent hebben uitgevoerd. Bedoeld proefproject dateert ook van 2004.

U verklaart dat u nu nog aan een bevraging ter zake moeten werken. Ik herhaal echter dat een bevraging niet enkel in België is gebeurd. Ze is in heel veel Europese landen gedaan. Het draagvlak is er gewoon. Er is dus eigenlijk niets meer dat ons belemmert om met ISA door te gaan.

Waarom ik u wel gelijk geef, is dat het systeem best op Europees niveau wordt ingevoerd.

Het is wel vreemd, als men in 2004 een resolutie goedkeurt om de voertuigen van de federale overheid uit te rusten met ISA, dat daaraan geen gevolg wordt gegeven.

U zegt dat ik uw voorganger daarover moet ondervragen. Dat kan ik natuurlijk niet. Ik ondervraag u daarover. De resoluties zijn goedgekeurd en moeten worden gevolgd.

Nogmaals, er is vandaag niets wat belet om het systeem in te voeren. Waarnaar u niet hebt verwezen, zijn de studies die aantonen dat ISA de verkeersveiligheid wel degelijk stukken verbetert.

Ik zal dezelfde vraag stellen aan uw opvolger. Ik hoop dat wij daarvan eindelijk werk maken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le report des formations prévues dans le cadre du nouveau format du permis de conduire" (n° 6719)

06 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitstel van de opleidingen inzake het nieuwe formaat van het rijbewijs" (nr. 6719)

06.01 **Kattrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il me revient que les formations prévues pour cet automne 2011 à l'attention du personnel communal de plusieurs communes concernant le nouveau format du permis de conduire ont été reportées au printemps 2012.

Le personnel des communes concernées est assez mécontent: ses membres devaient, selon les dires de l'inspectrice du SPF Mobilité qu'ils ont rencontrée, être prêts à délivrer les nouveaux permis dès janvier 2012 et la commune avait dû dégager à cet effet un budget en urgence pour se procurer le matériel nécessaire.

Monsieur le secrétaire d'État, comment expliquez-vous le report de ces formations? De quelle manière le personnel des communes pourra-t-il, sans la formation, se préparer à la délivrance des permis de conduire nouveau format pour janvier ou avril 2012?

06.02 **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, il s'est probablement produit un malentendu de la part de l'un ou l'autre des interlocuteurs, agents communaux ou agents du SPF Mobilité et Transports. Je puis vous confirmer que c'est en janvier 2013 que les administrations communales belges doivent être opérationnelles, comme nous y oblige la directive européenne 2006/126, pour délivrer des permis de conduire de format carte bancaire.

Le SPF Mobilité et Transports fournira à chaque commune l'outillage informatique nécessaire, à savoir un scanner et un Digipat en plus de l'application elle-même. Il n'a jamais été question de laisser le personnel communal démarrer ce nouveau système de délivrance de permis de conduire sans formation préalable. Bien au contraire: l'année 2012 verra l'organisation des formations se préciser et se concrétiser pour que l'ensemble du personnel communal soit formé et préparé en temps utile à basculer vers le nouveau système. Les évaluations obtenues auprès des communes-pilotes montrent d'ailleurs une large satisfaction quant à la simplicité d'utilisation, la lisibilité et même la convivialité du système.

En ce qui concerne la planification des sessions de formation, je puis déjà vous informer que ces formations seront données province par province. Je me réjouis d'ailleurs que les gouverneurs aient collaboré concrètement à l'organisation de celles-ci en mettant dans chaque province des locaux à disposition des formateurs.

C'est ainsi que toutes les communes d'une province démarreront en même temps. Le personnel du SPF se déplacera en temps utile pour donner ces formations, c'est-à-dire quatre à six semaines avant la date de démarrage prévue dans une province donnée, de manière à soutenir au mieux la préparation du personnel.

Un call center spécialement mis au service des communes est en fonction depuis plus de dix ans et vient d'être renforcé de manière à garantir au mieux le soutien donné aux communes dans l'application des procédures et de la réglementation. La phase-pilote du projet a permis que ce personnel soit formé et soit donc prêt à sa nouvelle mission.

Un soutien aux communes sera fourni par le SPF avant l'introduction du nouveau système, mais également après le démarrage de celui-ci et cela de façon permanente.

06.03 **Kattrin Jadin** (MR): Voilà encore une fois la démonstration du fait que parfois l'information ne circule pas de manière optimale! Si j'ai posé cette question aujourd'hui, c'est que probablement certaines interrogations restaient pendantes. Je suis ravie de la réponse de M. le secrétaire d'État, qui, comme à son habitude, était très détaillée. Je serais très heureuse si je pouvais disposer d'une version écrite, car je vais la relayer le plus largement possible.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 6720 van de heer Wollants wordt uitgesteld.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Vanvelthoven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 6829)

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het memorandum of understanding met betrekking tot de IJzeren Rijn" (nr. 6919)

07 **Questions jointes de**

- M. Peter Vanvelthoven au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 6829)

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le memorandum of understanding relatif au Rhin de fer" (n° 6919)

07.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, om de zoveel tijd duikt de IJzeren Rijn op in het Parlement, ofwel omdat wij het gevoel hebben dat er niet veel gebeurt, ofwel omdat wij het gevoel hebben dat er plots iets gebeurd is waarover wij duidelijkheid willen krijgen.

Ik heb begrepen dat begin juli een ministerieel overleg heeft plaatsgevonden tussen België en Nederland en dat daar een akkoord gesloten is inzake het tracé. Het historisch tracé zou het definitieve tracé worden.

Ten eerste, is dit correct? Is die discussie definitief van de baan?

Ten tweede, er zou van Belgische kant opdracht gegeven zijn aan de administratie om tegen 1 november een ontwerp op te stellen over de verdeling van de kosten tussen België en Nederland bij de ingebruikneming van het historisch tracé. Klopt dat? Is men daarmee bezig of heeft men dat ontwerp intussen afgerond?

Ten derde verneem ik graag hoe de procedure verder verloopt. Is er een timing afgesproken om op termijn tot een definitieve beslissing te komen?

07.02 **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag sluit aan bij die van mijn collega uit Lommel.

Op het intergouvernamenteel overleg van 4 juli, waarbij u en uw Nederlandse ambtsgenote Melanie Schultz van Haegen betrokken waren, zou inderdaad een aantal aanbevelingen worden geformuleerd met betrekking tot de IJzeren Rijn.

Die aanbevelingen zouden uitmonden in een Memorandum of Understanding, een document dat op 1 november zijn voltooiing zou krijgen. Zoals collega Vanvelthoven al heeft aangekaart, zou daarin al een en ander geregeld zijn, niet alleen over het traject, maar ook over de verdeling van de kosten.

Hoe ziet dat Memorandum of Understanding er nu uit?

Kunt u al een termijn plakken op de aanbevelingen uit de studie die door ProRail en Infrabel werd gevoerd naar de elektrificatie van de IJzeren Rijn? Welke middelen zouden daarvoor worden vrijgemaakt?

Tot slot, welke tussentijdse conclusies trekt u uit de gesprekken die werden gevoerd over de kostenverdeling en de planning van de reactivering?

07.03 **Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, tijdens de vergadering van 4 juli jongstleden hebben wij van Belgische zijde aangegeven dat wij definitief kiezen voor het historisch tracé. De Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu Schultz van Haegen heeft van die keuze akte genomen. Op basis daarvan hebben de ministers de administraties de opdracht gegeven om het ambtelijk overleg tussen de beide landen over de IJzeren Rijn weer op te nemen. Die administraties dienden tegen november, deze maand dus, een globale oplossing voor de kostenverdeling uit te werken. Zij moesten tevens een ontwerp van Memorandum of Understanding opstellen waarin de kostenverdeling, de verdere procedures en de planning van het project geformaliseerd zouden worden.

Al die werkzaamheden vlotten goed, maar zijn nog niet beëindigd. Het is dus ook voorbarig om daarover op dit ogenblik al verdere details te geven. De verwachting is dat er tegen het einde van deze novembermaand opnieuw politiek overleg over die aangelegenheid zal volgen.

Ik kan u verder ook bevestigen dat dr. Peter Ramsauer, de Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, bij brief van 18 oktober heeft laten weten, in antwoord op mijn brief van 15 september 2011, dat het Bundesministerium de keuze voor het historisch tracé ondersteunt.

07.04 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, de voorziene datum was 1 november 2011. Nu is het bijna eind november. Ik begrijp dat het allemaal niet zo evident is en dat we nog wat geduld moeten uitoefenen. Eind november wordt mogelijk de regering gewisseld. Ik vraag dat hetzij u, hetzij uw opvolger erop aandringt om die datum te behouden en alle mogelijke moeite doet om dat politiek overleg eind november te laten plaatsvinden, zodat we niet weer drie of vier maanden verliezen.

Voorzitter: Maggie De Block
Présidente: Maggie De Block

07.05 Peter Luykx (N-VA): Het is jammer dat we vandaag geen beter beeld krijgen van de inhoud van de afspraken. U merkt dat wij geregeld met die vragen terugkomen.

Zoals u onlangs in de plenaire zitting heeft toegelicht, heeft het dossier een hele geschiedenis afgelegd. Vandaag kijken we veeleer uit naar de toekomst in plaats van naar het verleden van de IJzeren Rijn. Wij zien elkaar terug eind november.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "spanningen binnen de DG Luchtvaart" (nr. 6899)

08 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "certaines tensions au sein de la DG du Transport aérien" (n° 6899)

08.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een kopie gekregen van het schrijven van de heer Minet, die op 19 juli aan u schrijft dat de werking van de DG Luchtvaart niet optimaal is.

Mijnheer de staatssecretaris, hebt u een onderzoek ingesteld? Zo ja, wat waren de bevindingen?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Mijnheer Geerts, naar aanleiding van het schrijven van de heer Minet, de afgevaardigde van het CGSP, werd hij uitgenodigd voor een gesprek bij de directeur van mijn beleidscel.

Nadat ook de voorzitter van de FOD met de heer Minet een onderhoud heeft gehad, werden de vermeende problemen besproken met de directeur-generaal van het DGLV.

Uit een en ander is gebleken dat er geen aanwijzingen zijn dat er binnen het DGLV wantoestanden zouden zijn, noch dat de veiligheid in het gedrang zou zijn gebracht.

Wel blijkt dat er bij een van de vijf directies, met name de directie Bedrijfserkenningen, een spanningsveld bestaat. Het gaat over onduidelijkheden bij inspecteurs inzake hun verantwoordelijkheid evenals om meningsverschillen inzake de draagwijdte van de Europese veiligheidsvoorschriften.

Ook heb ik de laatste tijd vanuit de buitenwereld heel wat klachten gekregen over de werking van deze dienst. Verschillende maatschappijen hebben ons verklaard in de nabije toekomst stappen te zullen ondernemen om desnoods zelfs hun vliegtuigen in het buitenland in te schrijven omdat België zich niet in de Europese aanpak ter zake zou inschrijven.

Ik heb daarom aan het management gevraagd om vrij snel en in samenwerking met EASA, het verantwoordelijk Europees luchtvaartveiligheidsagentschap, meer duidelijkheid te creëren teneinde een plan op te stellen om dat te verhelpen.

Daarnaast heb ik ook beslist dat, naar analogie van wat in andere landen en andere sectoren gebeurt, vanaf heden een rotatieprincipe zou worden toegepast bij de aanduiding van de inspecteurs bij de verschillende

luchtvaartbedrijven.

Dat kan alleen maar helpen en bijdragen tot de neutraliteit en de objectiviteit van deze inspecties en moet de normale werking van het toezicht op de luchtvaartbedrijven ten goede komen.

08.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal terugkoppelen met de brievenverzenders.

De **voorzitter**: Dat zal de spanningen moeten wegwerken.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'évaluation de l'usage et de la fiabilité des tests salivaires lors des contrôles de police" (n° 6907)

09 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de evaluatie van het gebruik en de betrouwbaarheid van de speekseltests bij politiecontroles" (nr. 6907)

09.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, depuis le 1^{er} octobre 2010, les services de police peuvent effectuer des tests salivaires de détection des drogues lors des contrôles de police.

À l'occasion d'une précédente question, je vous avais interrogé pour avoir une évaluation de ce nouveau système de contrôle sur le terrain.

À l'époque, vous m'aviez répondu que le Centre de connaissances de la police intégrée était en train d'effectuer, en collaboration avec l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie, une évaluation de l'usage et de la fiabilité des tests salivaires, les résultats de cette évaluation étant attendus pour la fin du mois de septembre 2011.

J'aimerais savoir, monsieur le secrétaire d'État, quels en sont les résultats? Les services de police ont-ils rencontré des problèmes lors de l'utilisation de ces tests salivaires sur le terrain? Le cas échéant, quels sont-ils? Suite à cette évaluation, peut-on considérer que les résultats apportés par ces tests lors de contrôles de police soient suffisamment fiables pour ne pas être rejetés devant un tribunal?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Dufrane, à ce jour, je n'ai pas encore reçu le rapport d'évaluation relatif à l'usage et à la fiabilité des tests salivaires. Il ne m'est donc pas possible d'énumérer précisément les problèmes rencontrés sur le terrain par la police lors de contrôles.

Néanmoins, une journée d'étude intitulée "Une année de tests salivaires" a été organisée par l'IBSR et l'INCC le 21 septembre dernier. Il résulte notamment d'une étude présentée par le docteur Sarah Wille que quelques rapports font état de faux positifs.

Il faut cependant préciser, en ce qui concerne spécifiquement la fiabilité de ces tests, que des études réalisées par l'INCC montrent que la marge d'erreur des tests salivaires est inférieure à 10 %. Ce taux est nettement meilleur que celui que nous connaissions avec les tests d'urine. De plus, un conducteur ne sera jamais condamné uniquement sur base d'un test salivaire positif; il n'est possible d'une peine que si le test salivaire positif est confirmé en laboratoire.

09.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez communiqué partiellement de bonnes nouvelles, mais je m'interrogeais quant au rapport. Est-il clôturé? Avez-vous eu l'occasion de vous le procurer auprès des services vu qu'il ne vous a pas encore été envoyé depuis fin septembre?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Non, je n'ai pas d'élément nouveau à son sujet. Depuis la présentation de cette étude, je n'ai reçu aucune autre nouvelle à vous communiquer.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le coût des alcolocks" (n° 6908)

10 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kosten van de alcoholsloten" (nr. 6908)

10.01 **Anthony Dufrane** (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, dès que les alcolocks agréés par le SPF Économie seront disponibles, les conducteurs contrôlés positifs à l'alcootest pourront se voir obligés d'installer un éthylotest-antidémarrreur par un juge du tribunal de police. La personne condamnée devra dès lors placer l'alcolock à ses propres frais.

Cependant, le coût de l'appareil et de son installation n'est pas négligeable. Bien entendu, il n'est pas ici question de remettre en cause l'application de la loi sur les antidémarrreurs puisque je suis persuadé que l'installation de ces appareils est une des solutions réalistes pour lutter contre les conducteurs qui prennent constamment le volant en état d'ébriété.

J'aimerais simplement insister sur les coûts engendrés par la mise en place des alcolocks pour les personnes condamnées. En effet, il est important de responsabiliser les gens et de faire appliquer la loi en cas de condamnation mais il est également important de ne pas les fragiliser financièrement en mettant en œuvre ces nouvelles mesures.

Monsieur le secrétaire d'État, quel sera le coût de l'appareil et à combien s'élèveront les frais d'installation? Le conducteur condamné devra également suivre une formation et un accompagnement auprès d'un organisme d'encadrement agréé. Ceux-ci seront-ils aux frais du conducteur condamné? Si oui, quel en sera le montant annuel? En ce qui concerne l'entretien et les réparations de l'appareil, seront-ils aux frais du conducteur condamné? Si oui, quel en sera le montant annuel? Dans le cas où la personne condamnée serait dans l'incapacité de supporter l'ensemble des frais afférents à la condamnation, quels sont les moyens mis à sa disposition pour l'aider?

10.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Dufrane, les coûts liés à l'installation de l'appareil, en ce compris le téléchargement à intervalles réguliers des données, l'entretien et les éventuelles réparations qui ne sont pas rendues nécessaires par une faute du conducteur condamné, sont estimés aux alentours de 1 500 à 2 000 euros pour la première année.

À partir de la seconde année, les coûts sont moins élevés car le nombre de téléchargements diminue. Le marché est libre de telle sorte que le prix dépendra également du nombre d'appareils mis en vente sur le marché.

Par ailleurs, le conducteur condamné devra également supporter les coûts de l'encadrement (un accompagnement tous les deux mois et des formations). Il est difficile de donner une estimation précise mais, vraisemblablement, le coût avoisinera les 1 000 euros la première année. L'année suivante, il sera moins élevé car l'accompagnement est moins intensif.

Comme les frais ne doivent pas être sous-estimés, le législateur a prévu la possibilité pour le juge de diminuer le montant de l'amende de tout ou d'une partie des coûts de l'alcolock sans que le montant de l'amende ne puisse être inférieur à 1 euro. En outre, les producteurs d'alcolocks et les institutions d'encadrement candidates seraient prêts à prévoir la possibilité de payer par tranche au cas où le conducteur condamné aurait des problèmes de paiement.

L'éthylotest anti-démarrage est une alternative à une amende pure et simple. Pour les infractions concernées, l'amende s'élève au moins à 1 100 euros en vertu de l'article 34, § 2, et de l'article 35 de la loi, et même à 2 200 euros minimum, en cas de récidive, en application de l'article 36 de la loi. Le placement d'un éthylotest anti-démarrage permet également d'échapper à une déchéance qui pourrait avoir, dans certains cas, des conséquences financières bien plus lourdes encore.

10.03 **Anthony Dufrane** (PS): Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État. Vos réponses me conviennent.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement des enquêtes relatives aux récents accidents et catastrophes ferroviaires" (n° 6913)

11 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voortgang van de onderzoeken naar recente treinongevallen en -rampen" (nr. 6913)

11.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires travaille actuellement sur plusieurs incidents, accidents ou catastrophes ferroviaires survenus depuis l'année 2008.

Cependant, il convient de constater qu'un certain nombre de ces enquêtes tardent à être clôturées. Il s'agit notamment des enquêtes ouvertes suite à la collision survenue en novembre 2008 à Diegem, à un incident d'embarquement survenu en mai 2009 à Dinant, au décès d'un agent de triage survenu en novembre 2009 à Jemelle, au déraillement d'un train de voyageurs le 19 novembre 2009 à Mons, à la collision entre deux trains de voyageurs le 15 février 2010 à Buizingen et à la collision entre deux trains de voyageurs survenue le 15 septembre 2010 à Arlon.

On peut s'étonner du retard pris par ces enquêtes dont certaines sont ouvertes depuis plusieurs années. Trois ans pour clôturer une enquête, cela peut sembler long.

Monsieur le secrétaire d'État, qu'en est-il de l'état d'avancement de ces enquêtes? Pouvez-vous fournir des délais de fin de ces enquêtes, en particulier en ce qui concerne l'accident en gare de Mons survenu en novembre 2009 et la catastrophe de Buizingen du 15 février 2010?

De manière plus générale, comment peut-on expliquer le retard pris par les enquêtes les plus anciennes, sachant que – le point a été abordé dans le cadre de la commission spéciale Buizingen – les textes européens demandent aux organismes nationaux d'enquête de terminer leur mission dans les délais les plus courts et de préférence dans l'année qui suit l'accident?

Enfin, quelles sont les ressources humaines aujourd'hui à disposition de l'organisme national d'enquête?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Balcaen, au début de l'année 2010, l'organisme d'enquête comptait deux enquêteurs. Au 1^{er} décembre 2010, deux ingénieurs sont venus compléter le personnel de l'organisme d'enquête. Actuellement, les ressources humaines de l'organisme d'enquête sont au nombre de quatre unités. Des sélections d'enquêteurs viennent d'être réalisées par le Selor. Un troisième enquêteur viendra prochainement renforcer les effectifs de l'organisme d'enquête. Des sélections pour l'engagement d'un second administratif ont été lancées également. L'objectif est de se conformer au plan de personnel de l'organisme, à savoir sept équivalents temps plein.

Les enquêteurs de l'organisme d'enquête doivent en parallèle suivre les formations nécessaires, assurer le travail de mise en place de la base de données des accidents et incidents ferroviaires et effectuer le travail d'analyse et d'enquête. L'organisme poursuit les quatre enquêtes ouvertes avant 2010 par la SNCB Holding. Sachant que certains éléments sont probablement manquants et difficilement récupérables, le retard accumulé demandera du temps pour être résorbé.

Le rapport d'enquête sur la catastrophe de Buizingen est en cours de rédaction. Divers éléments expliquent le délai de publication de ce rapport. Il y a d'abord l'ampleur de la catastrophe de Buizingen, et donc de son enquête. Ensuite, le nonaccès de l'organisme à certains éléments saisis par la justice. Enfin, les conseils de l'avocat du conducteur du train à son client de refuser l'entretien avec les experts de l'organisme. Le rapport finalisé devrait être publié à la fin de l'année 2011.

11.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de vos réponses. J'aimerais réagir à quelques éléments.

J'entends bien que des formations importantes doivent être mises en œuvre, d'autant plus que l'organisme d'enquête a recruté des gens qui ne venaient pas forcément du monde ferroviaire. Un travail doit être aussi fourni autour de la base de données. Néanmoins, je dois constater un manque de ressources, qu'elles soient internes ou externes, pour mener à bien ces différentes enquêtes. Trois ans de retard, cela me paraît quand même énorme.

Je dois également regretter que le passage de certaines enquêtes de la SNCB Holding vers l'organisme d'enquête ne semble pas se dérouler de la manière la plus adéquate. L'efficacité en pâtit, et c'est dommage. Je ne parle pas du principe, mais nous risquons de perdre tout un savoir. De plus, des recommandations issues des conclusions des enquêtes et qui auraient été très utiles vont sans doute être délaissées.

Par ailleurs, et ce fut abordé par la commission Buizingen, je suis inquiet des problèmes de collaboration avec la Justice lorsque des enquêtes sont menées de manière concomitante. Il nous reste pas mal de travail au sein de la commission de suivi.

En tout cas, pour terminer, je me réjouis que le rapport d'enquête portant sur la catastrophe de Buizingen soit annoncé pour les toutes prochaines semaines.

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

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van zwaailichten door De Lijn" (nr. 6915)

12 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de gyrophares par 'De Lijn'" (n° 6915)

12.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben aangesproken door enkele personeelsleden van De Lijn die deel uitmaken van de interventieploeg. Als er zich een incident voordoet op een lijnvoertuig, moeten zij optreden.

Het controlepersoneel van De Lijn heeft, zo zegt men mij, bij incidenten zoals geweld, diefstallen en dies meer, een half uur de tijd om iemand in bedwang te houden. Na dat halfuur, als er geen politiediensten zijn, moet het personeel de betrokkene laten gaan.

In geval van incidenten op lijnvoertuigen is het belangrijk dat men snel ter plaatse is, zodat er snel opgetreden kan worden. Daartoe beschikt men, zo zegt men mij, ook over een zwaailicht, maar het personeel beklagt zich erover – dat is geen beschuldigende vinger in de richting van de staatssecretaris – dat De Lijn nogal zeer terughoudend is in het gebruik daarvan. In feite mag dat zwaailicht enkel gebruikt worden als er, bijvoorbeeld, een breuk is aan een bovenleiding, dus niet voor geweldincidenten.

Om toch enige duidelijkheid te hebben omtrent de regelgeving vanuit de federale overheid, die toeziet op het gebruik van een zwaailicht en dergelijke, had ik graag het volgende vernomen.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke gevallen mogen voertuigen van De Lijn een zwaailicht en/of sirene gebruiken?

Bent u van oordeel dat het zwaailicht en/of de sirene ook gebruikt mogen worden bij gevallen van agressie op een lijnvoertuig? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo neen, waarom niet?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, de artikelen 28 en 43 van het technisch reglement betreffende de auto's bepalen dat alleen de herkenbare voertuigen van de inspectiediensten van de maatschappij voor openbaar vervoer met een blauw knipperlicht en een sirene mogen worden uitgerust.

Deze voertuigen zijn dus te beschouwen als prioritaire voertuigen, zoals bedoeld in de wegcode.

Artikel 37 van de wegcode bepaalt verder dat de blauwe knipperlichten van prioritaire voertuigen moeten worden gebruikt wanneer zij een dringende opdracht uitvoeren. De invulling van het begrip "dringende opdracht" wordt evenwel niet in de oude, te vervangen wegcode behandeld.

Dit wordt overgelaten aan de persoon die de dringende opdracht uitvoert of althans aan de organisatie waartoe deze persoon behoort, zoals de dringende medische hulpverlening, de brandweer, de politie, het openbaar vervoer enzovoort.

Deze organisaties beschikken over interne richtlijnen en gedragscodes die aangeven in welke gevallen en in welke omstandigheden er van een dringende opdracht sprake is en bijgevolg ook wanneer de blauwe

knipperlichten en eventueel de sirene mogen of moeten worden gebruikt.

Zelf ben ik niet op de hoogte van de regels die De Lijn ter zake hanteert en van wat De Lijn als een dringende opdracht beschouwt. Het is voor mij echter duidelijk dat agressie op of tegen een bus van het openbaar vervoer levensbedreigend kan zijn voor de passagiers en de bestuurder, en dat daarbij het vragen van een snelle interventie van de controlediensten ongetwijfeld het gebruik van dat blauwe knipperlicht rechtvaardigt.

12.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw heel duidelijk antwoord.

Ik zal dan ook op andere niveaus erop aandringen dat men daar een zelfde duidelijkheid aan de dag legt inzake het gebruik van de sirene en het knipperlicht door De Lijn.

Ik ben blij dat u aanvullend mededeelt dat gevallen van agressie een dergelijk gebruik rechtvaardigen.

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

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speekseltest" (nr. 6916)

13 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le test salivaire" (n° 6916)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, er is al veel speeksel gevloeid over de speekseltest. Vorige maand vond er een colloquium plaats waar de speekseltest een jaar na de invoering werd geëvalueerd.

In het verleden hebben wij regelmatig gedebatteerd over de efficiëntie, het nut en de voorradigheid van de speekseltest. Het is voor het eerst dat er zoveel cijfers beschikbaar zijn over het gebruik ervan.

Naar mijn aanvoelen wordt de invoering ervan overal positief onthaald. De speekseltest wordt als een nuttig instrument bekeken. Ik ga niet in op de cijfers uit de schriftelijke inleiding bij mijn vraag. Ik werd aangesproken door mensen die in de provincie Antwerpen bij de lokale politie werken. Men zegt mij dat er voor de WODCA-acties in het Antwerpse het voorbije jaar geen gebruik kon worden gemaakt van de speekseltest.

Ik was verwonderd dat te horen, want in een persmededeling eind oktober heeft de Antwerpse gouverneur Cathy Berx gesteld dat de eerste 9 maanden van 2011 263 bestuurders een speekseltest aflegden, waarbij 99 van hen, dus 37 %, positief werden bevonden. Blijkbaar wordt de test dus toch gehanteerd. Misschien vergt de beschikbaarheid van de speekseltest enige nuance?

In de verslaggeving over het colloquium werd opgemerkt dat er wel cijfers waren over de verdeling van de speekseltests, maar niet over het gebruik ervan. Dat wordt blijkbaar niet centraal geregistreerd.

Men kan natuurlijk van alles statistieken bijhouden, maar het lijkt mij logisch dat niet alleen van de verdeling maar ook van het gebruik een statistiek wordt opgemaakt. Ik zie toch ook dat elke alcoholtest geregistreerd wordt, met een PV-nummer. Men kan niet zomaar in het ijle alcoholtesten afnemen, of ze laten verdwijnen wanneer het resultaat niet gunstig blijkt te zijn.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, in welke mate zijn er nog leveringsproblemen waardoor de speekseltest niet voor politiecontroles beschikbaar is, zodat er moet geopteerd worden voor een duurdere bloedafname door een arts? Dat is niet alleen duurder, maar door de verhoogde werklust voor de politieagenten is het ook minder evident.

Ten tweede, waarom gebeurt er geen centrale registratie van het gebruik van de speekseltests?

Ten derde, werden er reeds maatregelen genomen om te voorzien in een centrale registratie van het gebruik van de speekseltests? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer Veys, de politie bevestigt mij dat er zich momenteel geen leveringsproblemen voordoen. Vorige week werden via Justitie nog 10 000 speekseltestsets ter beschikking gesteld waarop de verschillende politiezones een beroep kunnen doen.

Momenteel worden de drugcontroles door de politiezones op meerdere manieren opgevat, waardoor er helaas geen nationale statistieken voorhanden zijn. De Vaste Commissie van de Lokale Politie is vragende partij voor het ontwikkelen van een nationaal document, zodat de controle door alle politiezones op identieke wijze kan geschieden. De politie werkt hier intern aan, maar men signaleert mij dat dit nog een hele tijd in beslag kan nemen omdat de politie andere dringende noden zegt te hebben. Zij citeren daarbij de gevolgen van het Salduzarrest.

13.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord dat opnieuw duidelijk is. Ik ben blij te vernemen dat er geen leveringsproblemen zijn. Ik zal dit ook toetsen aan de toestand op het terrein, want de politie van Antwerpen heeft mij dit wel gesignaleerd.

Wat de problematiek van de centrale registratie betreft, ben ik ook blij dat daarvan werk zal worden gemaakt. Ik wil wel een kanttekening maken bij het feit dat het nog enige tijd op zich zal laten wachten. Een veel gehoorde klacht vanuit gemeentebesturen en politiezones is dat het Salduzarrest zal zorgen voor een enorme verhoging van de werklast. Registratie is goed, maar de aanwezigheid op het terrein en het inspelen op de gevolgen van het Salduzarrest lijken mij inderdaad prioriteit te moeten krijgen.

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

14 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het eenheidstarief voor de plaatselijke luchtvaartnavigatieheffingen voor 2010 en 2011" (nr. 6918)**

14 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le prix unitaire des redevances locales de navigation aérienne pour 2010 et 2011" (n° 6918)**

14.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uit een mediabericht eind oktober leerde ik dat de Europese Commissie u als staatssecretaris en de federale regering in haar geheel op de vingers had getikt, omdat u achterop zou blijven inzake de verplichting over de zogenaamde luchtnavigatieheffingen voor 2010 en 2011.

De waarheid heeft haar rechten. Het was collega Wollants, die u over de problematiek reeds begin oktober ondervroeg. U was er toen nogal gerust in, voor zover ik dat kan nagaan in het integraal verslag, en u ging ervan uit dat alles in orde was.

Het gebeurt wel eens meer dat Europa het land België op de vingers tikt, maar het is wel verwonderlijk dat dat nu in verband met genoemde problematiek gebeurt. Immers, het bijzonder hoge eenheidstarief werd in het verleden al aangeklaagd, onder meer door luchtvaartmaatschappijen.

In verband met het tarief heeft de Europese Commissie op 27 oktober een met redenen omkleed advies gericht aan België, omdat ons land de Europese Commissie nog niet in kennis had gesteld van het eenheidstarief voor de plaatselijke luchtnavigatieheffingen voor de jaren 2010 en 2011. Dat eenheidstarief voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten is sinds 2010 verplicht voor luchthavens met meer dan 50 000 commerciële luchtvervoerbewegingen per jaar.

De bewuste vordering over het eenheidstarief bepaalt ook dat er vooraf overleg wordt gepleegd met de vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen, maar België, dat met Brussels Airport minstens een luchthaven telt waarop de vordering van toepassing is, heeft tot op heden de Commissie niet in kennis gesteld van het tarief voor 2010 en 2011, "niettegenstaande", aldus de Europese Commissie, "deze lidstaat er zich herhaaldelijk toe heeft verbonden, zijn verplichtingen te zullen nakomen". Ik citeer verder: "In de praktijk betekent dit dat luchtvaartmaatschappijen die niet werden geraadpleegd, een eenheidstarief wordt opgelegd dat, de omvang van het Belgische luchtruim in acht genomen, bijzonder hoog is, zonder dat zij in de gelegenheid werden gesteld hierover te onderhandelen."

De vordering heeft tot doel de eenheidskosten van de vluchten met de helft te verlagen. Na het met redenen

omklede advies, de tweede stap in de inbreukprocedure, heeft België nu twee maanden tijd om te reageren, vooraleer de zaak eventueel bij het Hof van Justitie aanhangig wordt gemaakt.

Ten eerste, waarom werd de Europese Commissie nog niet in kennis gesteld van het eenheidstarief voor de plaatselijke luchtvaarnavigatieheffingen voor 2010 en 2011?

Ten tweede, welke maatregelen hebt u genomen om aan de kritiek van de Europese Commissie tegemoet te komen?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ten eerste, blijkbaar heeft het met redenen omklede advies van de Europese Commissie, dat van 27 oktober 2011 dateert, mijn brief aan de Europese Commissie, die van 25 oktober 2011 dateert, gekruist. Dat de Europese Commissie mijn brief heeft ontvangen, blijkt uit het ontvangstbericht dat aan de Belgische bevoegde diplomatieke diensten op 28 oktober 2011 werd bezorgd.

In mijn brief heb ik aan de Europese Commissie alle elementen medegedeeld, die nodig waren om de procedure van het met redenen omklede advies op te schorten. Ik heb aan de Europese Commissie de hiernavolgende elementen medegedeeld.

De vereiste consultatieverplichtingen voor de vaststelling van het eenheidstarief werden vervuld via een consultatievergadering, die op 20 oktober 2011 plaatsvond en waarover de Europese Commissie zelf was geïnformeerd via een e-mail van 29 september 2011, die in overeenstemming was met de bepalingen van de Europese verordening nr. 1794 van 6 december 2006 inzake het gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten.

Ook de consultatiedocumenten werden drie weken vooraf aan de gebruikers, aan de Europese Commissie en aan de nationale toezichthoudende autoriteit BSA bezorgd, conform de bepalingen van de Europese verordening ter zake. Het eenheidstarief, dat volgens de principes van voormelde verordening en van het koninklijk besluit van 12 september 2011 werd berekend, bedraagt 174,85 euro. Het werd eveneens drie weken voor de consultatie aan de gebruikers en aan de Europese Commissie meegedeeld.

Ondertussen heeft Belgocontrol op 27 oktober 2011 een voorstel van eenheidstarief van 174,85 euro aan mij voorgelegd ter goedkeuring, wat ik ondertussen heb goedgekeurd.

Ten tweede, in een inbreukprocedure wordt een lidstaat gewezen op de niet-nagekomen verplichtingen met toepassing van het Europees recht en wordt er aangedrongen op het nemen van alle nodige maatregelen om die toestand te beëindigen. Indien een lidstaat nalaat om die maatregelen te nemen of daar niet toe in staat is, kan een veroordeling volgen voor het Europees Hof van Justitie in Luxemburg. Welnu, ik ben ervan overtuigd dat België voldaan heeft aan zijn verplichtingen ter zake en dat de procedure effectief afgesloten zal kunnen worden.

14.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, opnieuw is uw antwoord geruststellend.

De communicatie met de Europese Commissie is blijkbaar niet van een leien dakje gelopen.

U verwijst naar het koninklijk besluit van 12 september 2011. We spreken altijd over een Europese verordening die dateert uit 2006. Ik kan u moeilijk verantwoordelijk achten voor het beleid 2006-2008, want anderen stonden toen aan het roer. Maar uiteindelijk geldt wel nog altijd de kritiek op het eenheidstarief voor de luchtvaarnavigatiediensten in 2010 en 2011. Het koninklijk besluit dateert van 12 september 2011. Het mocht allemaal misschien toch iets sneller. Als de communicatie dan ook nog eens roet in het eten gooit, dan wordt het allemaal wel een beetje een pijnlijke zaak.

Uiteindelijk is het allemaal wel goed gekomen, maar hopelijk worden er toch de nodige lessen uit getrokken.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.35 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.35 heures.*