



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

08-02-2010

Namiddag

lundi

08-02-2010

Après-midi

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Ecolo-Groen!	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
FN	<i>Front National</i>
LDD	<i>Lijst Dedecker</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
sp.a	<i>socialistische partij anders</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 52 0000/000	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
PLEN	<i>plenum</i>	PLEN	<i>séance plénière</i>
COM	<i>commissievergadering</i>	COM	<i>réunion de commission</i>
MOT	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)</i>	MOT	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - mevrouw Ine Somers aan de minister van 1
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "het treinongeval te Bracquegnies (Henegouwen)"
 (nr. 17847)
 - de heer Patrick De Groote aan de minister van 1
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS"
 (nr. 18837)
 - mevrouw Ine Somers aan de minister van 1
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 18880)
 - de heer Jan Mortelmans aan de minister van 1
 Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over
 "de vertrekprocedures bij de NMBS" (nr. 19001)

Sprekers: **Patrick De Groote, Jan Mortelmans, Etienne Schouppe**,
 staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer David Lavaux aan de minister 8
 van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
 over "de beveiliging van het spoor" (nr. 17878)

Sprekers: **David Lavaux, Etienne Schouppe**,
 staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Jan Jambon aan de 9
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18550)

Sprekers: **Jan Jambon**, voorzitter van de N-
 VA-fractie, **Etienne Schouppe**,
 staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer François Bellot aan de 11
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister, over "de overdracht van de
 bevoegdheden inzake veiligheidsonderzoeken
 van de NMBS Holding naar de FOD Mobiliteit"
 (nr. 18692)

Sprekers: **François Bellot, Etienne Schouppe**,
 staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Paul Vanhie aan de 15
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister, over "het gebruik van
 bijzondere lichten door de opgevorderde
 deskundigen bij verkeersongevallen" (nr. 18694)

Sprekers: **Paul Vanhie, Etienne Schouppe**,
 staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Paul Vanhie aan de 17
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
 de eerste minister, over "de
 gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen"
 (nr. 18695)

Sprekers: **Paul Vanhie, Etienne Schouppe**,
 staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Roel Deseyn aan de 18
 staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction 1
 publique et des Entreprises publiques sur
 "l'accident de train à Bracquegnies (Hainaut)"
 (n° 17847)
 - M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction 1
 publique et des Entreprises publiques sur "la
 nouvelle procédure de départ des trains à la
 SNCB" (n° 18837)
 - Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction 1
 publique et des Entreprises publiques sur "la
 procédure de départ à la SNCB" (n° 18880)
 - M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction 1
 publique et des Entreprises publiques sur "les
 procédures de départ des trains à la SNCB"
 (n° 19001)

Orateurs: **Patrick De Groote, Jan Mortelmans, Etienne Schouppe**,
 secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. David Lavaux à la ministre de la 8
 Fonction publique et des Entreprises publiques
 sur "la sécurisation du rail" (n° 17878)

Orateurs: **David Lavaux, Etienne Schouppe**,
 secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Jan Jambon au secrétaire d'État à 9
 la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur
 "Belgocontrol" (n° 18550)

Orateurs: **Jan Jambon**, président du groupe
 N-VA, **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à
 la Mobilité

- Question de M. François Bellot au secrétaire 11
 d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,
 sur "le transfert des compétences relatives aux
 enquêtes en matière de sécurité de la SNCB
 Holding vers le SPF Mobilité" (n° 18692)

Orateurs: **François Bellot, Etienne Schouppe**,
 secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à 15
 la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur
 "l'utilisation de feux spéciaux par les experts
 requis en cas d'accident de la circulation"
 (n° 18694)

Orateurs: **Paul Vanhie, Etienne Schouppe**,
 secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à 17
 la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les
 certificats de conformité pour les motos"
 (n° 18695)

Orateurs: **Paul Vanhie, Etienne Schouppe**,
 secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État 18
 à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur

de eerste minister, over "het regionaal vliegveld Kortrijk-Wevelgem" (nr. 18870)

Sprekers: **Roel Deseyn, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

"l'aérodrome régional de Courtrai-Wevelgem" (n° 18870)

Orateurs: **Roel Deseyn, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hypothetische komst van een derde 'handler' op het tarmac van Brussel Nationaal" (nr. 18940)

Sprekers: **Karine Lalieux, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'arrivée hypothétique d'un troisième 'handler' sur le tarmac de Bruxelles-National" (n° 18940)

Orateurs: **Karine Lalieux, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 18943)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 18986)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Questions jointes de
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Comité consultatif des usagers du groupe SNCB" (n° 18943)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 18986)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer François Bellot aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de eventuele oprichting van een databank over het wegverkeer" (nr. 18973)

Sprekers: **François Bellot, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. François Bellot au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "la création éventuelle d'une banque de données relative à la circulation routière" (n° 18973)

Orateurs: **François Bellot, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de campagnekalender van het BIVV" (nr. 19029)

Sprekers: **David Geerts, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le calendrier des campagnes de l'IBSR" (n° 19029)

Orateurs: **David Geerts, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verplicht dragen van een fluohesje" (nr. 19033)
- de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verplicht dragen van een fluohesje" (nr. 19279)

Sprekers: **Magda Raemaekers, Roland Defreyne, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Questions jointes de
- Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port obligatoire d'un gilet fluo" (n° 19033)

- M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port obligatoire d'un gilet fluo" (n° 19279)

Orateurs: **Magda Raemaekers, Roland Defreyne, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van
- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraken van een koninklijke prins inzake het verkeersbeleid" (nr. 19189)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraken van prins Laurent inzake verkeersveiligheid" (nr. 19258)

Questions jointes de
- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les déclarations d'un prince royal concernant la politique en matière de circulation routière" (n° 19189)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les propos tenus par le prince Laurent en matière de sécurité routière" (n° 19258)

Sprekers: **Patrick De Groote, Jan Mortelmans, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Orateurs: **Patrick De Groote, Jan Mortelmans, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrijstellingen voor het dragen van de autogordel" (nr. 19270)

38

Sprekers: **Magda Raemaekers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dispenses pour le port de la ceinture de sécurité" (n° 19270)

38

Orateurs: **Magda Raemaekers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 8 FEBRUARI 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 8 FEVRIER 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 14.33 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.33 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval te Bracquegnies (Henegouwen)" (nr. 17847)
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 18837)
- mevrouw Ine Somers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 18880)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertrekprocedures bij de NMBS" (nr. 19001)

01 **Questions jointes de**

- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de train à Bracquegnies (Hainaut)" (n° 17847)
- M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle procédure de départ des trains à la SNCB" (n° 18837)
- Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la procédure de départ à la SNCB" (n° 18880)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les procédures de départ des trains à la SNCB" (n° 19001)

Le **président**: Mme Somers a demandé qu'on retire ses questions.

De **voorzitter**: Mevrouw Somers is niet aanwezig. Zij trekt haar vragen nrs 17847 en 18880 in.

01.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, minister Vervotte zei tijdens de bespreking van de beleidsnota's met betrekking tot de NMBS dat "de negen bouwstenen van een nieuwe vertrekprocedure" zijn gedefinieerd, wat tegen eind 2009 tot een concreet voorstel zou leiden.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u toelichting geven bij de inhoud van de negen bouwstenen van de nieuwe vertrekprocedure?

Ten tweede, is er een concreet voorstel met betrekking tot de vertrekprocedure? Kunt u dat toelichten?

Ten derde, op hoeveel investeringskosten wordt de invoering van de

01.01 Patrick De Groote (N-VA): Lors de la discussion des notes de politique générale, Mme Vervotte a déclaré que les neuf pierres angulaires de la nouvelle procédure de départ avaient été définies et qu'une proposition concrète serait formulée fin 2009.

Quelles sont ces neuf pierres angulaires? Une proposition concrète a-t-elle déjà été formulée? À combien s'élèvent les frais d'investissement pour l'instauration de la nouvelle

vertrekprocedure begroot? Zijn er ook recurrente kosten aan het nieuwe systeem verbonden?

Ten vierde, wanneer zal de nieuwe vertrekprocedure kunnen worden ingevoerd?

01.02 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in België zouden er maar liefst 11 verschillende vertreksystemen zijn, afhankelijk van het type trein of van het type seininrichting en/of ontblokking. Ik heb mij laten vertellen dat in Frankrijk slechts 2 systemen zouden functioneren.

De laatste keer dat wij in het Parlement over deze materie spraken, op 28 september 2009, zei toenmalig vice-eerste minister en minister van Overheidsbedrijven, de heer Vanackere, "...dat aan structurele oplossingen wordt gewerkt die het vertrek van de treinen in de toekomst veiliger moet maken. De noodzakelijke basisbouwstenen daarvoor zijn vastgelegd en bekrachtigd door het directiecomité van 8 september 2009. Dit alles werd geïntegreerd in concrete studieprojecten die van start gaan, zowel bij Infrabel als de NMBS, en waarvan minstens een aantal resultaten, meer bepaald het concept van de nieuwe vertrekprocedure, wordt verwacht tegen einde 2009."

Daarom heb ik de volgende vragen, die u schriftelijk al zijn toegezonden.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de nieuwe vertrekprocedures?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

01.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik heb uiteraard een globaal antwoord laten opmaken, met inbegrip van de vragen van mevrouw Somers. Ik kan het antwoord niet meer uit elkaar trekken. U zult dus wel begrijpen dat het, aangezien alle vragen op dezelfde materie betrekking hebben, een gemeenschappelijk antwoord is.

Uiteindelijk was de aanleiding het treinongeval van Bracquegnies.

Ten eerste, over de omstandigheden van het ongeval en de vraag of een menselijke dan wel een mechanische fout het ongeval heeft veroorzaakt, moet ik erop wijzen dat het onderzoek naar de reële oorzaak nog altijd in handen is van het parket. U zult begrijpen dat ik in dergelijke omstandigheden geen uitspraak over de oorzaak doe en dat ik in elk geval geen verantwoordelijkheid zal vastleggen.

Feit is dat het ongeval op een onbewaakte stopplaats gebeurde. Het gebeurde om 7 u 43 in de voormiddag met een trein in doorrit, komende van Bergen en rijdende in de richting van Rijsel. De omstandigheden zijn gekend. Twee personen steken op een niet-toegelaten plaats het spoor over. De trein komt op dat ogenblik aanrijden. Een van beide jongemannen wordt, op het ogenblik dat hij het perron beklimt, bij zijn rugzak door de trein gegrepen. Hij wordt over een afstand van een tiental meter meegesleurd. De betrokken jongeman overlijdt later aan zijn verwondingen.

Nochtans schijnt de bestuurder de aandacht van de jongere op zijn

procédure? Y a-t-il des frais récurrents? Quand la nouvelle procédure de départ sera-t-elle instaurée?

01.02 Jan Mortelmans (VB): Il existerait onze procédures de départ différentes en Belgique, alors qu'il n'en existe que deux en France.

Notre dernière discussion à ce sujet remonte au 28 septembre 2009. M. Vanackere a répondu à l'époque que des mesures structurelles étaient en préparation. Les résultats d'un projet d'étude étaient attendus pour la fin 2009.

Où en est-on en ce qui concerne la nouvelle procédure de départ?

01.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il m'est impossible d'encore scinder maintenant ma réponse, qui est globale et qui répond aussi aux questions de Mme Somers.

Ces questions trouvent leur origine dans l'accident survenu à Bracquegnies. L'enquête sur les circonstances de cet accident est toujours dans les mains du parquet. Je ne puis, dès lors, me prononcer sur ses causes ni sur les responsabilités.

L'accident s'est produit à un point d'arrêt non gardé à 7 h 43 et impliquait un train allant de Mons à Lille. Deux personnes ont traversé les voies à un endroit non autorisé. L'une des deux victimes a été happée par son sac à dos et traînée sur plusieurs mètres. Elle est décédée par la suite. Le conducteur du train avait klaxonné et freiné.

aankomst te hebben gevestigd, door te claxonneren. Hij heeft overigens ook een noodremming uitgevoerd.

De vraag is op welke manier dergelijke ongevallen kunnen worden vermeden.

Infrabel heeft recent het initiatief genomen om via een sensibiliseringscampagne het gevaar van oversteken van de sporen te benadrukken. In stopplaatsen als Bracquegnies zijn signalisatieborden aanwezig die het verbod aangeven om de sporen over te steken.

De vraag die leden die thans intervenieerden op de eerste plaats aanbelangt is hoe het staat met de invoering van de nieuwe vertrekprocedure. Een veiligere vertrekprocedure moet gebaseerd zijn op het verkleinen van het globale risico, waarbij tegelijkertijd voor alle actoren het individuele risico op een aanvaardbaar niveau dient te worden gebracht. De risicoanalyses die de NMBS en Infrabel hebben gemaakt, hebben geresulteerd in nagenoeg identieke en geïdentificeerde risico's en conclusies. Om tot een nieuwe procedure te komen, dienen eigenlijk negen essentiële bouwstenen gerespecteerd te worden. Deze bouwstenen zijn de basisvoorwaarden om alle gedetecteerde risicoscenario's uit de door de NMBS gemaakte risicoanalyse af te dekken of op een aanvaardbaar niveau te brengen. Concrete conceptvoorstellen moeten deze bouwstenen bevatten en zullen hierop worden afgetoetst.

In september 2009 heeft het directiecomité van de NMBS deze negen bouwstenen gevalideerd. Deze bouwstenen of basisvoorwaarden zijn de volgende.

Ten eerste, het risico volgens het huidig proces. Een trein kan zich in beweging zetten terwijl de reizigers ongeoorloofd in- of uitstappen. Het nieuw concept moet derhalve een andere vertrekprocedure omvatten, met name dat de trein niet in beweging mag kunnen komen zolang de mogelijkheid bestaat dat reizigers nog kunnen in- of uitstappen. Het zogenaamd langzaam bollen, zoals in het verleden nog aanvaard werd, is voortaan dus uit den boze. Zodra de trein in beweging is, mag men niet meer kunnen in- of uitstappen. De onveilige tijdzone tussen het geven van het vertreksignaal en het effectief vertrek van de trein, moet voor de reizigers volledig worden weggewerkt.

Ten tweede, in huidige omstandigheden is er geen zekerheid over de gewaarborgde veiligheid van de klanten en het personeel tot op het laatste ogenblik, vooraleer de trein in beweging komt. In de nieuwe vertrekprocedure wordt uitdrukkelijk gesteld dat de treinbegeleider in alle gevallen de mededeling "verrichtingen gedaan" — de VG zoals dat in het spoorwegjargon heet — aan de bestuurder geeft, zulks nadat alle deuren gesloten zijn. De reisweg moet aangelegd zijn en het sein moet open zijn vooraleer de treinbegeleider het signaal VG, aan de treinbestuurder kan en mag geven.

Wat is de risicovermindering bij invoering van deze nieuwe voorwaarde? De trein komt direct in beweging nadat de treinbegeleider de goedkeuring heeft gegeven tot het vertrek. De grijze zone die in de huidige omstandigheden bestaat, wordt dus weggewerkt.

Infrabel a lancé récemment une campagne de sensibilisation pour souligner qu'il est dangereux de traverser les voies. Des panneaux d'interdiction sont prévus aux points d'arrêt.

Une procédure de départ plus sûre doit ramener le risque à un niveau acceptable. L'analyse de risques de la SNCB et d'Infrabel a donné lieu à des résultats quasi identiques. La nouvelle procédure respectera neuf principes de base. Ceux-ci ont été validés par le comité de direction de la SNCB en septembre 2009.

Première condition de base: actuellement, un train peut se mettre en marche alors que des voyageurs montent ou descendent illicitement du train. La période de temps dangereuse entre le signal de départ et le départ effectif doit être complètement supprimée.

Deuxièmement: dans les circonstances actuelles, il n'y a aucune certitude que la sécurité des voyageurs et du personnel reste garantie jusqu'au moment où le train se met en marche. À l'avenir, l'accompagnateur de train ne pourra donner le signal "opérations terminées" (OT) au conducteur que lorsque toutes les portes sont fermées. Le trajet doit être attribué et le signal ouvert. Le train doit alors partir immédiatement.

Le dépassement du signal résultant d'une application incohérente des procédures par l'accompagnateur de train constitue le troisième risque de base. L'accompagnateur de train devra dorénavant recevoir toutes les conditions de manière séquentielle et dans l'ordre logique.

Le quatrième risque résulte des différentes manières de donner le signal OT qui sont la conséquence des différents systèmes utilisés

Ten derde, volgens het huidig proces bestaat er een risico door de niet-consequente toepassing van de voorziene procedures door de treinbegeleider wanneer het vertreksein nog gesloten is. Er ontstaat een risico van seinvoorbijrijding. In het nieuw concept of in de nieuwe procedure is als basis vooropgesteld dat de treinbestuurder alle voorwaarden die vooraf nodig zijn om de trein in beweging te brengen, sequentieel en in een logische opeenvolgende volgorde moet krijgen.

Met andere woorden, de treinbestuurder moet zich ervan verzekeren dat hij vanwege de begeleider alle signalen gekregen heeft dat hij veilig en zonder risico kan vertrekken. Dat moet het ontijdig vertrekken en het voorbijrijden van signalen beperken of uitschakelen.

Ten vierde, in het huidig proces bestaan er verschillende manieren om het signaal VG te geven tussen de treinbegeleider en de bestuurder door het verschil in systemen in de gebruikte treinen. Deze ambivalentie kan aanleiding geven tot interpretatiefouten bij de bestuurders. Welnu, in de nieuwe vertrekprocedure moeten de treinbegeleider en de bestuurder steeds volgens een uniform technisch systeem handelen, wat ook het type van het materieel, de samenstelling van de trein of wat ook de perronuitrusting is. De mededelingen dat de verrichtingen gedaan zijn, moeten zij gewoon aan elkaar kunnen doorgeven ongeacht de externe omstandigheden. Ook dat moet helpen bij het ontijdig vertrekken en het mogelijk voorbijrijden van signalen.

De vijfde basisvoorwaarde slaat op het risico dat tegenwoordig bestaat, te weten vandalisme en kwaadwillige daden door derden met betrekking tot de installatie om het signaal "verrichtingen gedaan" — VG — te geven. Dat fenomeen is mogelijk en het kan het personeel in gevaar brengen. Welnu, in het nieuwe concept van de vertrekprocedure is opgenomen dat het beveiligen van het VG-dispositief tegen oneigenlijk gebruik door derden moet verzekerd worden. De risicovermindering is derhalve duidelijk. Men moet kwaadwillige daden door oneigenlijk gebruik van de VG onmogelijk maken.

De zesde basisvoorwaarde slaat op het risico dat wij in het huidig proces kennen omdat er geen zekerheid is dat de veiligheid van de klanten en het personeel gewaarborgd is tot op het laatste ogenblik vooraleer de trein in beweging komt. Voortaan is opgenomen dat niet alleen de bestuurder maar ook de treinbegeleider zekerheid moet hebben over de correcte sluiting van de deuren vooraleer de mededelingen VG kunnen en mogen overgemaakt worden. Dat is dus eigenlijk bedoeld om te verhinderen dat er nog reizigers zouden gekneld zitten tussen de deuren; de deuren worden wel gesloten, maar men had de zekerheid niet dat deze ook effectief dicht waren.

De 7^e basisvoorwaarde slaat op het bestaande risico dat een trein zich in beweging zet met technische defecten aan de deuren, zonder dat de treinbegeleider of de treinbestuurder het kan opmerken. In de nieuwe vertrekprocedure is opgenomen dat de trein niet in beweging kan of mag komen zolang er geen zekerheid bestaat over de correcte sluiting en vergrendeling van de deuren en het opklappen van de voettegrede. Kortom, men neemt het risico weg van rijden met defecte deuren.

dans les trains et qui peuvent entraîner des erreurs d'interprétation de la part du conducteur de train.

Dans le nouveau concept, l'accompagnateur de train et le conducteur de train doivent toujours communiquer les informations selon un système uniforme.

La cinquième condition de base concerne le risque que le vandalisme et des actes de malveillance portent préjudice à l'installation en ce qui concerne la communication du signal OT (opérations terminées). Le nouveau concept prévoit une protection contre ce vandalisme.

Le sixième risque qu'implique le système actuel est qu'il n'y a aucune certitude que la sécurité des clients et du personnel soit garantie jusqu'au dernier moment, avant que le train se mette en mouvement. Désormais, il est prévu que non seulement le conducteur mais aussi l'accompagnateur de train doivent avoir des certitudes sur la fermeture correcte des portes avant que l'information OT puisse être communiquée. Cette procédure vise à empêcher que des voyageurs soient encore bloqués entre les portes.

La septième condition de base concerne le risque que le train se mette en mouvement alors que des problèmes techniques n'ont pas été notés par l'accompagnateur ou par le conducteur. En vertu de la nouvelle procédure, le train ne peut pas se mettre en mouvement tant qu'on n'a pas la certitude que les portes sont correctement fermées et verrouillées et que le marchepied est relevé.

La huitième condition de base est liée au risque actuel que des actes malveillants ou de vandalisme visent les portes du matériel

De 8^e basisvoorwaarde slaat op het huidige risico dat vandalisme of kwaadwillige daden aan de deuren van het rollend materieel klanten en personeel in gevaar brengen. Daarvoor is als nieuw concept vooropgesteld dat er op de deuren van al het rollend materieel detectiemiddelen moeten worden aangebracht die onmiddellijk de bestuurder en de begeleider op de hoogte brengen van fouten of eventuele problemen met een van de deuren. Dat heeft tot doel dat de gevolgen van kwaadwillige daden beperkt worden door het detecteren van probleemsituaties in verband met de deuren. In feite moet de trein dan stoppen.

De 9^e en laatste basisvoorwaarde slaat op het risico, dat in het huidige proces bestaat, dat een trein zich in beweging zet, terwijl de reizigers in- of uitstappen. Vandaag bestaan er geen technische veiligheidsbarrières die het onmogelijk maken een trein in beweging te zetten, zolang er geen zekerheid bestaat over de veiligheid van klant en personeel. In de nieuwe vertrekprocedure zal er daarentegen tractieonderbreking zijn, zolang de vertrekprocedure in uitvoering is.

De risicovermindering bij de nieuwe voorwaarden is dat wij volledige zekerheid moeten hebben over de stilstand van de trein, zolang de vertrekprocedure bezig is.

Er werd zoals gepland tegen eind 2009 een concept opgesteld voor het verdere verloop van de nieuwe procedure, kortom, de 9 punten die ik u geschetst heb, collega's. De nieuwe procedure bevat de bouwstenen die ik daarnet heb overlopen en laat toe ze in een later stadium toe te voegen aan de genormaliseerde procedures, die voortaan moeten worden toegepast.

Daar het opgestelde concept op dit moment wordt getoetst, zowel op de technische haalbaarheid als inzake de implementatie en de exploitatierisico's, en ook het impact op de stiptheid van het net, heeft de NMBS beslist daar nog niet mee naar buiten te komen of erover formeel te communiceren.

Een technische studie, inclusief praktijktest, over het gebruik van de nieuwe technologie en over de vertrekprocedure, is lopende. De resultaten van de analyses moeten midden 2010 beschikbaar zijn. Dan wordt een definitieve keuze gemaakt omtrent de meest geschikte technologie die de meeste van de zonet vermelde risico's afdekt.

De vraag over de investeringskosten en de recurrente kosten van de nieuwe formule is prematuur. Er is immers nog geen definitieve keuze gemaakt omtrent de toe te passen technologie en de praktische en technische opzet van de gekozen procedure. U begrijpt dat de recurrente kosten een onderdeel vormen van de financiële en technische analyse. Die zal op zijn beurt leiden tot een globale en volledige businesscase en tot een definitieve keuze in overleg tussen de exploitatiemaatschappij, NMBS enerzijds, en de beheerder van de infrastructuur, Infrabel anderzijds.

Wanneer de procedure van toepassing wordt, kan ik u nog niet zeggen.

Het belangrijkste aspect bij de invoering van een nieuwe vertrekprocedure is de vermindering van de risico's voor reizigers en

roulant puissent mettre en danger des clients ou le personnel. Dans le nouveau concept, nous voulons éviter cette situation par la pose de moyens de détection sur les portes de tout le matériel roulant. Dans ce cas précis, le train devra s'arrêter.

La neuvième et dernière condition de base porte sur le risque de voir un train se mettre en mouvement pendant que des voyageurs montent ou descendent des voitures. Aujourd'hui, aucune barrière de sécurité technique empêche de faire démarrer un train sans qu'il y ait de garantie en matière de sécurité des clients et du personnel. Dans la nouvelle procédure de départ, par contre, la traction sera interrompue tant que la procédure de départ est en cours.

Un concept a été développé fin 2009, comme prévu, pour la finalisation de ces neuf points. D'autres points pourront encore y être ajoutés dans un stade ultérieur. Étant donné que ce concept est actuellement testé tant sur le plan de la faisabilité technique qu'en matière d'implémentation et de risques d'exploitation, ainsi que de son incidence sur la ponctualité du réseau, la SNCB ne le présente pas encore et ne développe pas de communication formelle sur ce sujet.

Une étude technique consacrée à l'utilisation de la nouvelle technologie et à la nouvelle procédure de départ est en cours. Nous devrions en recevoir les résultats avant le début du second semestre de 2010. À ce moment-là, il conviendra d'opter définitivement en faveur de la technologie la plus apte à couvrir la plupart des risques.

Je ne puis encore vous dire quels investissements et quels coûts récurrents iront de pair avec ce choix définitif car ils seront

personeel. Ze mag geen negatieve invloed hebben op de doorlooptijden in het station en dus ook niet op de stiptheid van de treinen. Dat alles wordt op dit ogenblik onderzocht. Een invoering van een nieuwe procedure is afhankelijk van de gekozen opzet en de benodigde investeringen. Een kwalitatieve en duurzame oplossing primeert op een snelle invoering van het geheel.

Zowel NMBS als Infrabel onderzoekt een mogelijke korte- en langetermijnoplossing om de veiligheid van alle betrokkenen te verbeteren. Die studie wordt thans uitgevoerd. Ik kan tot mijn spijt nog geen andere uitspraak doen.

fonction de ce choix, pour lequel nous tiendrons évidemment compte également des coûts récurrents qui y seront liés.

Je ne puis pas non plus vous communiquer la date d'entrée en vigueur de cette procédure dont la principale finalité sera de réduire les risques pour les voyageurs et le personnel. En outre, cette procédure ne devra avoir aucune influence néfaste sur la ponctualité des trains. En tout état de cause, nous préférons toujours une solution valable et durable à une instauration rapide de l'ensemble.

Tant la SNCB qu'Infrabel planchent actuellement sur une éventuelle solution à brève et à longue échéance afin d'améliorer la sécurité de toutes les parties.

01.04 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid en technisch antwoord.

U zegt dat u voor een kwaliteitsoplossing kiest. Kwaliteit primeert. Dat begrijpen wij heel goed. U zegt dat het absoluut geen invloed mag hebben op de uurroosters en geen vertragingen bij de treinreizigers mag teweegbrengen. Ik sta volledig achter de vermindering van het risico voor het personeel en de reizigers.

In juni 2009 heeft de NMBS onderstreept dat zij geen overhaaste beslissingen wenste te nemen. Dat lijkt mij hier ook waarheid te worden.

U geeft zelf toe dat men nog steeds in een testfase zit en dat men - wij kunnen daar niets tegen hebben -, de heel ingewikkelde technische en complexe materie zal proberen uit te werken. De woordvoerder, de heer Goovaerts, heeft destijds gezegd dat men zich niet zou laten opjagen. Ik krijg de indruk dat u dat ook niet van plan bent.

U had het ook over de beveiliging van het systeem tegen vandalisme. Dat moet nog worden verzekerd. U verwijt ons dat wij premature vragen stellen, maar uw systeem zit eigenlijk ook in een premature fase, heb ik de indruk. U zult een beveiligingssysteem tegen kwaadwillige daden testen. Mijn vraag was hoe u dat zou doen. De NMBS is er dus nog niet. Zij is nog aan het nadenken hierover.

De negen bouwstenen die u hebt vermeld, zijn heel belangrijk. De afspraken die in de praktijk moeten worden omgezet, lijken nogal complex. Ik vrees dat er een groot risico op menselijke fouten of misberekening bestaat. Ik zou graag hebben dat men daarmee in de toekomst rekening houdt. Men moet kunnen garanderen dat de deuren gesloten zijn.

01.04 Patrick De Grootte (N-VA): Je me réjouis que la qualité prime aux yeux du secrétaire d'État car la sécurité des voyageurs et du personnel est effectivement ce qui compte le plus. Cette matière étant complexe, il s'agit de rejeter toute incitation à la précipitation. Le secrétaire d'État y est, semble-t-il, clairement déterminé. Dès juin 2009, la SNCB avait d'ailleurs déclaré qu'elle ne prendrait aucune décision dans la précipitation.

J'ai l'impression que ce système se trouve encore, d'une certaine façon, dans une phase prématurée car à en croire le secrétaire d'État, la SNCB songe encore à se prémunir contre le vandalisme. Compte tenu de la complexité de ce dossier, je crains en outre qu'il y ait un risque important d'erreurs humaines. J'espère qu'il en sera tenu compte à l'avenir. Je me demande par ailleurs si le système néerlandais est aussi complexe que le nôtre.

Il est de toute façon positif que l'on soit déterminé à instaurer une nouvelle procédure de départ et j'espère que ses composantes de

Ik weet niet of men in Nederland bij de vertrekprocedure een even ingewikkeld systeem heeft. Er zijn echter heel wat zaken waarmee rekening moet worden gehouden. Het is positief dat u er werk van maakt. De nieuwe procedure bevat bouwstenen. Ik hoop dat die bouwstenen geen losse stenen zijn, maar dat ze bijdragen tot de veiligheid van zowel het personeel als de treinreiziger.

01.05 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben minder pessimistisch dan collega De Grootte. Dit is een heel ingewikkelde zaak, een heel technische zaak. Ik heb vastgesteld uit uw uitgebreid antwoord dat ik nog zal nalezen, dat er heel veel moet gebeuren en dat er in de toekomst nog heel veel zal bestudeerd worden. Dit is echter zo belangrijk dat wij alleen maar kunnen toejuichen dat de NMBS dat op een ernstige manier heeft bestudeerd en nog zal bestuderen.

Ik geef de NMBS en uw diensten, uw Federale Overheidsdienst hier dus het voordeel van de twijfel. Er moet echter wel schot in de zaak komen, want er moeten geen twee, drie of vier ongevallen meer gebeuren zoals het ongeval in mei, waar zowel de agressor als de treinbegeleider ernstig gewond raakten. Dat zijn toch zaken die wij moeten vermijden.

Ik geef dus het voordeel van de twijfel. Ik hoop dat er werk van wordt gemaakt, maar wacht er alstublieft geen jaar meer mee. Zorg voor die goede timing. Zorg voor de middelen, reeds op het moment dat de beslissing wordt genomen, zorg ervoor dat u in uw begroting middelen hebt ingeschreven. Zorg ervoor dat uw personeel op tijd de nodige training krijgt, zorg ervoor dat al degenen die daarmee te maken krijgen, die met procedures zullen geconfronteerd worden de nodige training krijgen op het juiste ogenblik. Zorg ervoor dat iedereen goed is ingelicht, zeker de klanten van het spoor.

01.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, collega's, in het verleden waren dit soort problemen aangelegenheden die tot de uitsluitende bevoegdheid van de voogdijminister van de spoorwegen behoorden. Met de wijzigingen die wij de jongste weken hebben ingevoerd, waarbij het element veiligheid uit de handen van de voogdijoverheid van de spoorwegen wordt gehaald en wordt gestandaardiseerd binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, heb ik klaar en duidelijk aan mevrouw Vervotte gezegd dat het mij niet zozeer interesseert wat de spoorwegen precies doen, maar dat ik wel veiligheid wil hebben. Ik werk liever 3 of 6 maanden langer, als we dan een eenduidig systeem hebben. Aan al de discussies van daarnet over de verschillende mogelijkheden naargelang het type materieel, heb ik geen boodschap. Morgen komen andere operatoren op ons net, met nog andere systemen. Daarom wil ik een eenduidig systeem, dat alle operatoren, ongeacht het rijtuigtype, op dezelfde manier moeten toepassen. Voor mij moet de veiligheid primeren en geen andere beschouwingen. Vandaar de grote omschrijving die ik heb moeten doen en die, naar mijn aanvoelen, onvermijdelijk is.

01.07 Jan Mortelmans (VB): Zorg er gewoon voor dat u op tijd de juiste investeringen doet, dat u de juiste timing hebt, dat u uw mensen

base, telles qu'elles viennent d'être énumérées par le secrétaire d'État, ne seront pas inconsistantes mais contribueront réellement à la sécurité du personnel et des voyageurs.

01.05 Jan Mortelmans (VB): La réponse du secrétaire d'État indique que cette matière complexe est examinée en détail et nous nous en réjouissons. J'accorde le bénéfice du doute à la SNCB et au SPF mais le dossier doit progresser. Les accidents entraînant des blessés graves doivent en effet être évités. Il est également important de libérer les moyens nécessaires, d'octroyer au personnel une formation de qualité dans les meilleurs délais et d'informer correctement les voyageurs.

01.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La conséquence des modifications que nous avons apportées est que l'autorité de tutelle n'est plus compétente en matière de sécurité et que la procédure a été standardisée au sein du SPF Mobilité et Transport. J'ai dit clairement à Mme Vervotte que je ne porte pas un intérêt particulier aux activités des chemins de fer mais que la priorité absolue doit être accordée à la sécurité. Nous préférons consacrer trois ou six mois supplémentaires à l'élaboration de la procédure, afin de disposer d'un système clair applicable à tous les opérateurs qui utilisent le réseau ferroviaire. D'où l'attention consacrée à l'ensemble des points énumérés.

01.07 Jan Mortelmans (VB): J'espère avant tout que nous ne

daarvoor traint en dat we achteraf niet moeten vaststellen dat er voor bepaalde zaken niet in geld is voorzien, want dat zijn zaken die toch wel eens durven voorkomen.

devrons pas constater *a posteriori* que trop peu de moyens avaient été prévus.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurisation du rail" (n° 17878)

02 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beveiliging van het spoor" (nr. 17878)

02.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'accident en gare de Mons a délié la colère des conducteurs de train mais ne les a pas étonnés. En effet, si une erreur humaine est manifestement à l'origine du déraillement, celui-ci aurait pu survenir plus tôt à de nombreuses reprises, avec des conséquences plus graves. Tout simplement parce que ni le matériel roulant ni le réseau ne disposent des équipements optimaux en matière de sécurité ou d'assistance à la conduite.

02.01 David Lavaux (cdH): De treinbestuurders reageerden boos na het ongeval in het station van Bergen, maar helemaal onverwachts kwam het voor hen niet. Het rollend materieel is immers niet uitgerust met de beste veiligheids- of rijhulpsystemen.

Infrabel installe actuellement un système de contrôle de la vitesse aux endroits dits "à risque" du réseau: 80 % desdits parcours à risque devraient être équipés de ce système d'ici 2015. Pourquoi ce délai est-il si long? Quels dispositifs d'assistance à la conduite ou d'analyse du parcours la SNCB installe-t-elle sur son matériel? Quelles sont les échéances d'installation?

Waarom duurt het zo lang voor de risicotrajecten met het snelheidscontrolesysteem worden uitgerust? Met welke rijhulpsystemen is het NMBS-materieel uitgerust? Ontbreekt er niet enige logica in de opleiding van de treinbestuurders? Welke veiligheidsuitrusting wordt er momenteel door de NMBS geïnstalleerd en hoe staat het met het tijdspad voor de uitvoering van het bestek? Bestaat er een gemeenschappelijke werkgroep Infrabel/NMBS voor de coördinatie van de te nemen veiligheidsmaatregelen?

Il semble que les conducteurs soient actuellement formés sur des locomotives mieux équipées. Dans la pratique, ils seront pourtant contraints d'utiliser du matériel qui ne l'est pas. N'y a-t-il pas là un défaut de stratégie? Quels sont les équipements actuellement installés par la SNCB sur ses locomotives? Pouvez-vous nous les décrire dans les grandes lignes ainsi que l'agenda du cahier des charges? Enfin, existe-t-il un groupe de travail commun Infrabel-SNCB qui travaillerait à la coordination des mesures à prendre en termes de sécurité?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lavaux, en ce qui concerne le délai d'installation du système de contrôle et les échéances d'installation, je puis vous dire qu'Infrabel installe un système simplifié de protection de la marge des trains, ce que l'on appelle dans le jargon ferroviaire le TBL1+. Ce système intervient, entre autres, en cas de dépassement d'un signal présentant l'aspect rouge. La vitesse réduite n'est en général contrôlée qu'à l'approche d'un tel signal.

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Infrabel installeert momenteel een vereenvoudigd controlesysteem, TBL1+. Op de risicotrajecten bevinden zich ongeveer 4 200 seinen.

Monsieur Lavaux, environ 4 200 signaux sont concernés par les endroits à risque et sont à équiper du système de contrôle de la vitesse, à savoir le système TBL1+.

De installatie zou afgerond moeten zijn in 2013, en dus niet pas in 2015. In 2009 werden er al 600 seinen met het TBL1+-systeem uitgerust. Om het streefcijfer voor 2013 te halen moeten er ongeveer 1 000 seinen per jaar worden toegerust. Voor een totale snelheidscontrole is het ETCS-systeem (*European Train Control System*) vereist; daarmee kan de snelheid continu gecontroleerd

L'installation finale est prévue pour 2013 et non pour 2015 comme vous l'avez indiqué dans votre question.

En 2009, 600 signaux ont déjà été équipés du système TBL1+. Pour atteindre l'objectif de 2013, il faut installer environ 1 000 signaux par an pendant les quatre années à venir.

Le processus d'équipement des signaux requiert toutefois systématiquement des études préparatoires, des travaux de câblage et d'installation des balises en voie, d'essais et de mises en service. En outre, certains de ces travaux ne peuvent être exécutés que pendant la nuit, ce qui complique la tâche d'Infrabel.

Le contrôle de vitesse complet nécessite l'installation d'un système beaucoup plus sophistiqué, à savoir l'ETCS, *European Train Control System*. Ce système permet le contrôle permanent de la vitesse. L'équipement du réseau a commencé mais, ne soyez pas étonné, le projet s'étendra sur une vingtaine d'années. En général, l'installation de ce système à bord d'un engin existant représente un coût prohibitif.

Pour répondre à votre question sur l'existence d'un groupe de travail Infrabel-SNCB qui travaillerait à la coordination des mesures à prendre en termes de sécurité, je peux vous dire qu'Infrabel organise régulièrement des réunions relatives à la sécurité auxquelles sont invitées les entreprises ferroviaires qui sont autorisées à opérer sur le réseau belge. La SNCB y est évidemment également invitée.

D'autres réunions Infrabel-SNCB se tiennent régulièrement et sont consacrées à la coordination des mesures techniques de protection de la marche des trains selon le système simplifié. Enfin, des réunions internationales regroupant des gestionnaires d'infrastructures d'entreprises ferroviaires se consacrent actuellement à l'implantation de l'ETCS sur le corridor "fret" qui a été conçu sur l'axe Anvers-Bâle, Anvers-Lyon.

Quant à votre question sur un éventuel défaut de stratégie dans la formation des nouveaux machinistes et sur les équipements installés par la SNCB sur ces locomotives, je peux vous répondre que la formation des conducteurs de train comprend plusieurs aspects, notamment la signalisation, les différences entre les types de locomotives et la conduite. C'est après la formation théorique que les conducteurs de train se spécialisent pour chaque type de locomotive qu'ils conduiront sur les axes qui leur ont été désignés.

02.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse très complète. Je suis heureux d'apprendre que les signaux seront équipés d'un TBL1+ pour 2013 au lieu de 2015. Je me réjouis aussi de la vision à plus long terme dont témoigne l'ETCS. J'espère que toutes les lignes européennes en profiteront dans une vingtaine d'années afin de garantir une plus grande sécurité.

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

03 Vraag van de heer Jan Jambon aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18550)

03 Question de M. Jan Jambon au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 18550)

03.01 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enkele weken geleden stelde ik in de commissie al een vraag over de audit bij Belgocontrol. Wij dachten toen dat de audit half december 2009 zou worden opgeleverd. U hebt toen

worden. Het zal ongeveer 20 jaar duren om het volledige spoorwegnet hiermee uit te rusten.

Infrabel organiseert regelmatig vergaderingen met betrekking tot de veiligheid. De spoorwegondernemingen die op het Belgische net opereren, waaronder uiteraard ook de NMBS, worden uitgenodigd om die vergaderingen bij te wonen.

Infrabel en de NMBS wijden daarnaast vergaderingen aan de coördinatie van de technische maatregelen. Voorts worden er internationale vergaderingen georganiseerd in verband met de invoering van ETCS op de goederencorridor (op de verbinding Antwerpen-Bazel-Lyon).

De treinbestuurders volgen eerst een theoretische opleiding en daarna specialiseren ze zich in elk type locomotief dat ze zullen besturen op de hun toegewezen trajecten.

03.01 Jan Jambon (N-VA): En principe, le secrétaire d'État a dû recevoir l'audit sur Belgocontrol à la mi-janvier.

geantwoord dat u de audit tegen half januari 2010 verwachtte.

Wij zijn nu begin februari 2010. In het licht van de oplevering van de audit heb ik een aantal vragen.

Een eerste voor de hand liggende vraag: hebt u het rapport ondertussen al ontvangen? Indien u het al hebt ontvangen, wanneer komt u met de resultaten van de audit naar het Parlement? Krijgen wij inzage in voornoemde studie?

Kunt u ons al een voorbeschouwing geven van de belangrijkste resultaten van de audit? Welke beleids- en beheersconclusies zou u aan de bedoelde resultaten verbinden?

Ten slotte, welke maatregelen zult u treffen om de door u opgestelde beleids- en beheersconclusies uit te voeren?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, op de vraag van de heer Jambon kan ik antwoorden dat ik ondertussen inderdaad het auditrapport van Belgocontrol heb ontvangen. Het rapport formuleert een reeks aanbevelingen, zowel over de structuur van Belgocontrol als over het beheer van voornoemd overheidsbedrijf.

Het rapport wordt op dit ogenblik door mijn diensten bestudeerd en geanalyseerd. In aansluiting op de analyse zullen de nodige beleidsconclusies worden getrokken, onder andere met het oog op het aanpassen van het beheerscontract, dat in 2010 opnieuw moet worden genegotieerd.

Zoals ik tijdens de commissievergadering van 11 januari 2010 reeds heb gemeld, zal ik evenwel over de aanbevelingen en over wat wij voor Belgocontrol willen reserveren, niet publiek onderhandelen. Zulks lijkt mij evident.

Anderzijds bevat het rapport ook een reeks aanbevelingen voor de door Belgocontrol zelf te volgen strategie in het kader van de inwerkingstelling van het gemeenschappelijk, Europees luchtruim, met een analyse van de sterke en zwakke punten die Eurocontrol heeft om binnen het voornoemde, eengemaakte, Europese luchtruim een welbepaalde functie te kunnen verwerven.

Ik zal over voormelde zaak de vereiste collectieve maatregelen voorstellen. Ik zal uiteraard het Parlement van de bedoelde maatregelen op de hoogte brengen. U zult echter begrijpen dat ik, ook met het oog op de onderhandelingen met de buitenlandse partners, mijn kaarten nog niet op tafel zal gooien. Ik wil ter zake ten opzichte van het Parlement geen verstoppertje spelen. U zult echter begrijpen dat ik tegenover Nederland, Duitsland en Frankrijk, die onze voornaamste concurrenten zijn, niet zal aangeven wat wij als de sterke en zwakke punten van Belgocontrol beschouwen, in een negotiatie waarbij iedereen het zijne moet proberen los te weken. Voor België en voor de tewerkstelling in België moeten wij in elk geval een interessant deel van de koek naar ons proberen toe te trekken.

Ik kom er zeker mee naar het Parlement, maar laat mij de kans om eerst intern naar Belgocontrol die aanpassingen door te voeren waarvan ik op grond van de analyse tot de conclusie kan komen dat die inderdaad volkomen verantwoord en gerechtvaardigd zijn en de

Quand le Parlement pourra-t-il consulter ce rapport? Quels sont les principaux résultats de l'audit et quelles conclusions stratégiques y sont liées? Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il sur la base de l'audit?

03.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le rapport d'audit sur Belgocontrol comporte des recommandations sur la structure et sur la gestion de l'entreprise. Mes services étudient actuellement ce rapport; ensuite, nous tirerons les conclusions stratégiques qui s'imposent, entre autres dans l'optique du nouveau contrat de gestion. Comme je l'ai déjà dit dans le passé, je ne veux pas que les négociations sur les recommandations et sur les mesures que nous prendrons se déroulent publiquement.

L'audit comporte aussi des recommandations sur la stratégie dans le cadre de la création de l'espace aérien européen commun, avec une analyse des points forts et des points faibles de Belgocontrol. Comme nous voulons tirer quelque profit pour la Belgique, je ne dévoilerai pas mes cartes avant la fin des négociations internationales.

elementen daaruit te distilleren om mij toe te laten in de internationale negotiatie voor België toch iets uit de brand te slepen. In het beheer van het luchtruim is men zo snel over België dat men haast zou vergeten dat men over een ander land vliegt. Dat is een belangrijke aangelegenheid voor mij.

03.03 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat wij dezelfde doelstellingen delen. Dat is op zich niet het probleem. Als men op twee fronten in negotiatie moet gaan, het internationale front om evidente redenen, maar ook het nationale front in het kader van het beheerscontract, dan begrijp ik dat u nog niet uw laatste kaart op tafel gooit. Het functioneren van Belgocontrol vandaag en de dominantie van een PS-management dat eigenlijk er niet tegen is opgewassen om zijn taken vandaag naar behoren te verrichten, noopt mij ertoe sneller inzage te krijgen in het auditrapport.

Het ongenoegen bij de mensen op de werkvloer bij Belgocontrol is verschrikkelijk groot. De hoop die de mensen stellen in de conclusies van het auditrapport is ook zeer groot. U hebt niet zo heel veel tijd om die mensen signalen te zenden dat ook hun boodschap begrepen is en dat verbetering op komst is. Ik ben ervan overtuigd dat u dezelfde doelstellingen deelt. Ik begrijp dat u eerst die onderhandelingen wilt voeren en dat wil ik niet doorkruisen, maar wanneer denkt u dat wij inzage in het rapport zouden kunnen krijgen? Dat kan voor mij eventueel alleen voor de geïnteresseerde parlementairen met een *non-disclosure* verklaring of zoiets.

03.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Jambon, wat het beheerscontract betreft weet u dat we daar in de loop van de eerstvolgende paar maanden werk van moeten maken. Van zodra we daar rond zijn, kan ik zeker en vast de passende toelichting geven.

De internationale onderhandelingen zouden meer tijd in beslag kunnen nemen. Daar wil ik wel op confidentiële basis over praten zodra we in België rond zijn inzake de strategie en de swot-analyse die we hebben. Laat me toe daarover pas later op vertrouwelijke basis met jullie daarover te spreken. Uiteindelijk gaat het over een negotiatie die internationaal moet gebeuren zodra we in België voldoende ver gevorderd zijn met de zaken die hier bij ons intern eerst moeten worden aangepast om stevig te staan in de internationale negotiatie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le transfert des compétences relatives aux enquêtes en matière de sécurité de la SNCB Holding vers le SPF Mobilité" (n° 18692)

04 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de overdracht van de bevoegdheden inzake veiligheidsonderzoeken van de NMBS Holding naar de FOD Mobiliteit" (nr. 18692)

04.01 François Bellot (MR): Chers collègues, monsieur le secrétaire d'État, dans le cadre de l'adoption des quatre projets dits "paquet ferroviaire", il est clairement stipulé en page 6: "Afin de répondre aux remarques précédemment formulées par le Conseil d'État, le projet de loi supprime diverses missions régaliennes confiées jusqu'ici à la

03.03 Jan Jambon (N-VA): Nous poursuivons les mêmes objectifs que le secrétaire d'État et comprenons bien sûr qu'il ne veut pas abattre ses cartes avant la fin des négociations. La direction actuelle de Belgocontrol, dominée par le PS, n'est toutefois pas capable d'assumer ses missions correctement. L'incertitude règne parmi le personnel. Le secrétaire d'État doit dès lors donner le signal que la situation s'améliorera.

Quand le Parlement pourra-t-il consulter le rapport, éventuellement par le biais d'une déclaration de non-divulgaration?

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Les négociations relatives au nouveau contrat de gestion seront menées dans les prochains mois. Je communiquerai ensuite des explications à ce sujet au Parlement. Les négociations internationales prendront plus de temps. Dès que nous aurons déterminé notre stratégie en Belgique, je pense qu'il sera possible d'examiner la question sur une base confidentielle.

04.01 François Bellot (MR): Aangezien een controle-instantie onpartijdig moet zijn ten aanzien van de spoorwegondernemingen, worden diverse soevereine

SNCB Holding en matière de sécurité et qu'elles sont confiées aux autorités publiques." Monsieur le secrétaire d'État, cela relève d'obligations liées à l'impartialité que doit avoir un organisme de contrôle par rapport à des entreprises ferroviaires.

La loi du 19 décembre 2006, en son article 18, précise que la coordination et la cohérence du système de gestion de sécurité et des procédures d'urgence passent par la demande d'avis à la SNCB Holding sur les projets de système de gestion de la sécurité par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires.

En son article 20, il est précisé que chaque accident et incident d'exploitation fait l'objet d'un rapport dont une copie est envoyée dans les plus brefs délais à l'autorité de sécurité, à l'organisme d'enquête par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire à la SNCB Holding qui procède aux analyses des incidents et des accidents et formule des propositions destinées à les prévenir à l'avenir.

Pour ce faire, la SNCB Holding disposait d'une petite équipe d'une vingtaine de personnes, constituée à la fois de techniciens et d'ingénieurs, et d'un support administratif. Pour en avoir rencontré à l'occasion de l'un ou l'autre incident, il apparaît clairement que cette cellule dispose de l'expérience, des connaissances et de l'indépendance interne pour mener à bien ces enquêtes.

Monsieur le secrétaire d'État, au regard des lois "paquet ferroviaire" que nous avons adoptées, voici les questions que je désire vous poser.

Cette cellule sera-t-elle transférée vers le SPF Mobilité ou bien le SPF Mobilité recrutera-t-il son propre personnel et créera-t-il sa propre cellule? Dans ce cas, elle devra évidemment acquérir une expertise et une expérience, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui dans le chef du SPF Mobilité.

Au sein du SPF Mobilité, de combien de personnes cette cellule sera-t-elle composée? Quels seront les compétences et les profils techniques et administratifs des agents chargés des enquêtes liées à la sécurité?

Cette cellule disposera-t-elle des mêmes compétences que celles qui avaient été confiées par la loi de décembre 2006 à l'organe de sécurité constitué au sein du Groupe SNCB Holding?

Comment le service sera-t-il financé: par une redevance des opérateurs ferroviaires ou d'une autre façon?

Infrabel disposera de la capacité de retirer leur brevet aux conducteurs qui ont fautivement franchi un signal ou procédé à une manœuvre dangereuse.

L'impartialité d'Infrabel est-elle assurée à l'égard de la SNCB Exploitation dès l'instant où il existe entre elles une relation de filialisation? Ne courez-vous pas le risque de voir d'autres opérateurs ferroviaires émettre des critiques quant à l'impartialité d'Infrabel par rapport à la SNCB Exploitation? Comment cette impartialité sera-t-elle

opdrachten die de NMBS-Holding op het stuk van veiligheid werden toevertrouwd, opgeheven bij de wetten tot omzetting van het spoorwegpakket. De NMBS-Holding beschikte over een kleine afdeling van een twintigtal personen - technici en ingenieurs - met de nodige ervaring, kennis en interne onafhankelijkheid om de onderzoeken goed uit te voeren.

Zal die afdeling overgeheveld worden naar de FOD Mobiliteit of zal de FOD Mobiliteit zijn eigen cel oprichten? Hoeveel personen zal die cel bij de FOD Mobiliteit tellen? Welke bevoegdheden zullen de medewerkers die belast worden met de veiligheidsonderzoeken, krijgen en aan welke technische en administratieve profielen zullen ze moeten beantwoorden?

Zal die cel dezelfde bevoegdheden hebben als die welke bij de wet van december 2006 aan het veiligheidsorgaan van de NMBS-Holding werden verleend? Hoe zal de dienst gefinancierd worden?

Is de onpartijdigheid van Infrabel ten aanzien van de exploitant NMBS gegarandeerd? De infrastructuurbeheerder zal immers de bevoegdheid hebben om het brevet van treinbestuurders die een sein genegeerd hebben of een gevaarlijke manoeuvre hebben uitgevoerd, in te trekken.

Hoe zal die onpartijdigheid worden gewaarborgd: door Infrabel of door toedoen van een cel van de FOD Mobiliteit en Vervoer?

garantie: par Infrabel ou par l'intervention d'une cellule du SPF Mobilité?

Je sais que ce sujet est vaste et sensible, mais il mérite toute notre attention.

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, les différents projets de loi que nous avons déposés visent essentiellement à transposer en droit belge les directives du Parlement européen et du Conseil relatives à la certification des conducteurs de train, à la sécurité des chemins de fer communautaires et à l'interopérabilité du réseau ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

La réglementation européenne définit clairement les rôles et responsabilités des intervenants du secteur ferroviaire, qu'il s'agisse des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures, des autorités nationales ou des organismes d'enquête.

La création de l'organisme d'enquête et sa composition font l'objet d'un arrêté royal du 16 janvier 2007. Les enquêteurs jouissent des prérogatives qui sont prévues à l'article 46 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité des exploitations ferroviaires. Cet organisme peut faire appel au concours d'experts, lesquels peuvent jouir des mêmes prérogatives que celles des enquêteurs.

Jusqu'à présent, les missions d'expertise ont été confiées à la SNCB Holding. Cependant, comme celle-ci détient 100 % du capital de la SNCB, sa position d'impartialité est exposée à la critique.

J'en viens à vos trois premières questions. Pour répondre aux remarques qui furent formulées par le Conseil d'État, diverses missions régaliennes confiées jusqu'à présent à la SNCB Holding en termes de sécurité, notamment la centralisation de toutes les informations relatives aux accidents et incidents d'exploitation, seront supprimées.

L'organisme d'enquête tiendra et mettra à jour une banque de données exhaustive à propos des incidents et accidents d'exploitation et sera le seul destinataire des rapports élaborés par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure. Les effectifs de l'organisme d'enquête seront renforcés dans le courant de l'année. Afin de préserver l'impartialité de l'organisme d'enquête, le personnel de la SNCB Holding n'y sera pas transféré. Une campagne de recrutement sera lancée par le SPF et, à terme, une équipe de sept personnes sera mise en place pour exécuter le travail.

Pour votre quatrième question, un fonds organique budgétaire a été créé par l'article 4 de la loi-programme du 23 décembre 2009 et a pour objectif de garantir l'autonomie financière de l'organisme d'enquête. Les recettes se composent de contributions aux coûts de fonctionnement de cet organisme, à charge du gestionnaire d'infrastructures et des entreprises ferroviaires. La répartition est basée sur l'expérience de l'organisme d'enquête depuis sa création dans l'exécution de ses tâches au bénéfice des deux parties. Actuellement, dans la phase de transition et tant que les arrêtés d'exécution ne seront pas publiés, les missions régaliennes sont donc toujours confiées à la SNCB Holding.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De onderscheiden wetsontwerpen strekken er hoofdzakelijk toe de Europese richtlijnen inzake de certificering van treinbestuurders, inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de EG om te zetten in Belgisch recht.

De Europese regelgeving voorziet in een duidelijke omschrijving van de rol en de verantwoordelijkheid van de spoorwegactoren.

Het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor en tot vaststelling van zijn samenstelling regelt de instelling van het onderzoeksorgaan en de samenstelling ervan. De onderzoekers genieten de prerogatieven zoals bedoeld in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. Het onderzoeksorgaan kan een beroep doen op experts, die dan dezelfde prerogatieven hebben.

Tot nu toe werd de NMBS-Holding belast met de expertise. De onpartijdigheid van de Holding staat evenwel ter discussie.

Ik kom nu op uw eerste drie vragen. Verscheidene soevereine opdrachten op het stuk van veiligheid die tot nu toe aan de NMBS-Holding waren toevertrouwd, worden opgeheven.

In de loop van dit jaar krijgt het onderzoeksorgaan bijkomend personeel.

Om de onpartijdigheid van het onderzoeksorgaan te vrijwaren zal

Pour votre cinquième question, selon les directives européennes, chaque conducteur de train est titulaire de deux documents pour exercer sa profession. Il y a d'abord une licence délivrée par l'autorité publique, à savoir l'autorité de sécurité. Il y a ensuite une attestation délivrée par l'employeur au titulaire d'une licence, attestation qui concerne les connaissances particulières comme la connaissance des lignes et celle du matériel ferroviaire. Seule l'autorité de sécurité a la maîtrise du processus de retrait, de suspension, de revalidation ou de renouvellement de la licence. Sur la base de l'arrêté ministériel du 9 juin 2009 qui porte sur l'adoption du cahier des charges du personnel de sécurité, le gestionnaire d'infrastructure peut retirer préventivement la licence d'un conducteur de train dont il estime qu'il représente un risque pour la sécurité ferroviaire.

La licence est renvoyée à l'entreprise ferroviaire et il est de la responsabilité de cette dernière de prendre les mesures nécessaires pour restituer la licence. L'autorité de sécurité veillera, au travers de contrôles et d'enquêtes, au respect des dispositions relatives à la certification des conducteurs.

Le service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National veille à l'impartialité d'Infrabel et a démontré, par des actions concrètes, que ce contrôle s'opère de façon stricte, comme peut l'attester une décision qui fut prise le 4 août 2009 en faveur de Crossrail ayant trait à une indisponibilité des infrastructures ferroviaires à la suite de la grève de B-Cargo, grève qui fut organisée les 9 et 10 avril 2009.

er geen personeel van de NMBS-Holding worden overgeheveld. De FOD zal een campagne opstarten met het oog op de indienstneming van de nodige personeelsleden.

Wat uw vierde vraag betreft, werd er een organiek begrotingsfonds opgericht om de financiële autonomie van het onderzoeksorgaan te waarborgen. Het wordt gespijsd met bijdragen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegbedrijven, volgens een verdeelsleutel die rekening houdt met de taken die voor beide partijen worden uitgevoerd.

Tijdens de lopende overgangperiode blijft de NMBS-Holding belast met de soevereine opdrachten.

Op uw vijfde vraag kan ik antwoorden dat iedere treinbestuurder op grond van de Europese richtlijnen houder is van een door de veiligheidsautoriteit uitgereikte vergunning. De werkgever reikt een attest uit betreffende bijzondere vaardigheden. De veiligheidsautoriteit is als enige bevoegd voor de intrekking, de schorsing, de herbekrachtiging en de vernieuwing van de vergunning. De infrastructuurbeheerder kan de vergunning van een treinbestuurder die volgens hem een gevaar vormt voor de veiligheid op het spoor, preventief intrekken.

De vergunning wordt teruggestuurd naar de spoorwegonderneming en die neemt op haar beurt de nodige maatregelen om de vergunning terug te geven. De veiligheidsinstantie zal door middel van controles en onderzoeken toezien op de naleving van de bepalingen inzake de certificering van de treinbestuurders.

De dienst die het spoorwegvervoer en de exploitatie van de luchthaven Brussels Airport

reguleert, ziet toe op de onpartijdigheid van Infrabel en moet aantonen dat die controle strikt wordt uitgevoerd.

04.03 François Bellot (MR): Si je comprends bien, monsieur le secrétaire d'État, alors qu'une cellule ayant une expertise et une connaissance de toutes les activités existe au sein de la SNCB Holding, demain, une cellule sera constituée au sein du SPF Mobilité. Les personnes qui y travailleront n'auront donc aucune expertise, aucune connaissance de l'activité ferrée. On constitue une toute nouvelle cellule qui devra partir de rien alors qu'une cellule expérimentée existe aujourd'hui au sein de la SNCB Holding. N'y avait-il pas d'autres solutions telles que le transfert du personnel volontaire?

Ne va-t-on pas perdre l'expérience acquise au cours de nombreuses années? Je suppose qu'il y a un transfert des connaissances par le côtoiement des jeunes agents et des anciens. En créant une nouvelle cellule, on devra repartir de zéro dans un domaine particulier.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, le fait est qu'aujourd'hui le savoir-faire en la matière réside au sein de la SNCB. Or, comme les services de la Commission ne veulent pas qu'un lien étroit, notamment statutaire, subsiste entre la nouvelle cellule du SPF Mobilité et la SNCB, qui doit être traitée avec l'impartialité requise, nous avons été contraints de créer un statut *ad hoc*, qui rend acceptable la nouvelle fonction au sein de la nouvelle cellule. Ainsi des cheminots qui travaillent au sein de la SNCB pourront sans regret rejoindre cette nouvelle cellule; toutefois, cela doit se faire selon une procédure de recrutement externe.

Soyons clairs, l'expérience réside au sein de la SNCB. Pour aboutir à une cellule réellement opérationnelle, nous espérons que certaines connaissances essentielles pourront être transférées au sein de cette nouvelle structure. Mais, je le répète, nous devons agir par un *by pass*, en quelque sorte.

Il ne faut pas leur donner une garantie statutaire, étant donné qu'ils doivent quitter la SNCB mais leur trouver un statut comparable à celui du personnel de la SNCB, de manière à rendre acceptable le passage à cette nouvelle situation qui leur sera présentée.

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

05 Vraag van de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van bijzondere lichten door de opgevorderde deskundigen bij verkeersongevallen" (nr. 18694)

05 Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de feux spéciaux par les experts requis en cas d'accident de la circulation" (n° 18694)

05.01 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, bij zware verkeersongevallen, met doden en/of zwaargewonden met levensgevaar, worden doorgaans door het parket deskundigen opgevorderd om de nodige vaststellingen ter plaatse te doen. Deze vaststellingen dienen de omstandigheden waarin het ongeval gebeurde te onderzoeken, te omschrijven en uit te

04.03 François Bellot (MR): De NMBS-Holding beschikt nu al over een afdeling die goed thuis is in al die activiteiten. Eerlang wordt er een cel opgericht bij de FOD Mobiliteit. De personen die daarvan deel zullen uitmaken, zullen dus geen enkele ervaring hebben. Waren er geen andere oplossingen, zoals de overdracht van personeel op vrijwillige basis? Zal de in de loop der jaren opgebouwde ervaringskennis niet verloren gaan?

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Aangezien de diensten van de Commissie niet willen weten van een nauwe onderlinge band tussen de nieuwe cel bij de FOD Mobiliteit en de NMBS, moesten we een nieuw ad-hocstatuut creëren, dat de nieuwe functie in de nieuwe cel aanvaardbaar maakt. Zo zal het spoorwegpersoneel dat bij de NMBS werkt, zonder spijt naar die nieuwe cel kunnen overstappen. Dat dient echter te gebeuren op grond van een externe aanwervingsprocedure.

05.01 Paul Vanhie (LDD): En cas d'accidents de la circulation graves, le parquet requiert souvent des experts pour établir des constats. Toutefois, ces personnes sont souvent prises

klaren, om zodoende de eventuele aansprakelijken te kunnen vervolgen en om uiteindelijk vast te stellen wie de burgerlijke partijen zijn, teneinde die dan ook te kunnen vergoeden.

De deskundigen moeten daarvoor alle mogelijke sporen ter plaatse kunnen aantreffen voordat bepaalde brokstukken verplaatst worden. Een deskundige die opgevorderd wordt en zich naar de plaats van het ongeval begeeft, belandt echter vaak in de staart van de file veroorzaakt door dit ongeval.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van deze problematiek?

Is het niet aangewezen om de deskundige die door het parket opgevorderd wordt, toe te laten om gebruik te maken van bijzondere lichten, vanaf de opvordering tot op het ogenblik dat de deskundige op de plaats van het ongeval arriveert, evenwel zonder dat dit zijn voertuig een prioritair voertuig maakt? Plant u initiatieven?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Vanhie, de problematiek die u zo-even hebt geschetst, is pertinent. Meer en meer wordt de nadruk gelegd op wat men "incidentmanagement" noemt, waarbij het de bedoeling is de plaats van het ongeval zo snel als mogelijk opnieuw open te stellen voor het verkeer, en dat vooral op de autowegen.

Wanneer een verkeersdeskundige ter plaatse moet komen, gaat er inderdaad tijd verloren doordat deze in de file terechtkomt die werd veroorzaakt door het ongeval. Dit geldt ook voor een takelwagen, of als het een ernstig ongeval betreft, eventueel voor een lijkwagen die ter plaatse moet geraken.

Zoals u daarstraks gezegd hebt, is het vooral op de autosnelwegen een echt probleem. In principe mag de pechstrook immers niet gebruikt worden door de verkeersdeskundige of door andere opgevorderde personen om op de plaats van het ongeval te komen. Bovendien is het niet aangewezen anonieme voertuigen zomaar de toelating te geven op de pechstrook te rijden omdat dit niet alleen frustrerend werkt maar ook aanstekelijk kan werken voor andere automobilisten die in de file staan.

Het gebeurt wel dat de verkeersdeskundige door de politie begeleid wordt, wat een en ander wel mogelijk maakt.

Om tegemoet te komen aan de problemen die u geschetst hebt, denk ik eraan bepaalde personen – zoals verkeersdeskundigen – die door de politie of het parket gevorderd worden om naar de plaats van een ongeval te komen toch toelating te geven op de pechstrook te rijden, op voorwaarde dat zij gebruikmaken van een bijzonder knipperlicht. Het zou dan niet gaan om een blauw knipperlicht, zoals voor politiewagens, maar bijvoorbeeld om een oranjegeel knipperlicht.

Daarvoor moet ik echter zowel in de Wegcode als in de reglementering inzake het gebruik van zwaailichten de nodige aanpassingen doen. Ik sta niet negatief tegenover deze suggestie, laat dat duidelijk zijn. Wij zullen nagaan of in de nieuwe Wegcode – die wij op dit ogenblik aan het uitwerken zijn – oranjegele knipperlichten voor dat soort incidenten kunnen worden opgenomen

dans les embouteillages provoqués par l'accident.

Le secrétaire d'État est-il informé de la problématique? L'usage de feux spéciaux n'est-il pas indiqué pour ces personnes, sans toutefois que leur véhicule ne devienne prioritaire?

05.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Ce problème n'est pas imaginaire. L'accent est de plus en plus placé sur la gestion des accidents et l'évacuation la plus rapide possible des autoroutes en cas d'accident. Il est exact que les véhicules des experts, les dépanneuses et les corbillards sont souvent coincés dans des embouteillages. Ce problème se pose essentiellement sur les autoroutes. Or il n'est pas souhaitable que ces personnes fassent usage des bandes d'arrêt d'urgence en raison du risque de contagion pour les autres usagers de la route. Elles bénéficient parfois d'une escorte policière mais une telle escorte ne peut être prévue dans tous les cas.

Pour résoudre ce problème, j'envisage de fournir aux personnes qui doivent se rendre sur le lieu d'un accident un feu clignotant spécial avec lequel elles pourront circuler sur les bandes d'arrêt d'urgence. Cela nécessitera d'apporter des modifications au code de la route ainsi qu'à la réglementation. J'examinerai la possibilité d'insérer cette disposition dans le nouveau code de la route.

en of wij daar een gepaste vorm aan kunnen geven. Wij zoeken naar een oplossing.

05.03 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad een probleem voor die mensen. Het verheugt mij dat u daar oog en oor voor hebt en dat u een oplossing wil zoeken, niet alleen voor de sector, maar ook voor de mensen die in de file staan. Iedereen weet dat men zich zenuwachtig maakt als men in de file staat. Dat is niet prettig.

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

06 Vraag van de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen" (nr. 18695)

06 Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les certificats de conformité pour les motos" (n° 18695)

06.01 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ondervroeg u al over de vertragingen bij de dienst Homologaties van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De secretaris gaf toe dat de vertraging te wijten was aan verschillende factoren zoals de uitstroom van personeel en de ingebruikname van een nieuw informaticasysteem.

Ik heb ook vernomen dat er op 12 januari een crisisvergadering over deze materie op uw kabinet was. Ik zou graag de conclusies daarvan kennen, mijnheer de staatssecretaris.

Kunt u ook cijfergegevens meedelen over de vertragingen die zijn opgelopen? Hoeveel dossiers zijn hangende en hoeveel vertraging werd opgelopen? Wat is de huidige stand van zaken? Hoeveel medewerkers hebben de dienst Homologaties verlaten? U gaf al aan dat de medewerkers zijn weggegaan. Wat waren de oorzaken van hun vertrek en kon dit niet worden voorzien? Werken deze medewerkers nog bij de FOD Mobiliteit?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vanhie, laten wij het woord crisis niet te snel gebruiken, want een crisisvergadering bij mijn administratieve dienst lijkt mij een beetje vergezocht.

Ik kan u in elk geval globale statistische gegevens bezorgen over de afhandeling van de homologatiedossiers voor alle motorvoertuigen, dus niet alleen voor de motorfietsen.

Met betrekking tot de Europese homologaties is er geen vertraging. Het gaat om motorvoertuigen die uit de lidstaten van de Europese Unie komen en waarvoor de Europese homologatieprocedure geldt. Het gaat eigenlijk om een administratieve afwikkeling, voor zover er een gelijkvormigheidsattest voorhanden is want dit moet kunnen worden voorgelegd om de technische gegevens, zoals het vermogen, te kunnen overnemen.

Met betrekking tot de niet-Europese homologaties voor bijvoorbeeld voertuigen uit Amerika — dat waren er veel toen de dollar laag stond — kan ik u zeggen dat momenteel 250 dossiers nog niet zijn afgerond. Daarbij zitten ook heel wat motorfietsen. Ik wil er wel op

05.03 Paul Vanhie (LDD): Je me réjouis que le secrétaire d'État soit attentif au problème.

06.01 Paul Vanhie (LDD): Le service Homologations a un arriéré. Le secrétaire d'État pourrait-il fournir une estimation chiffrée de cet arriéré? Combien de ses collaborateurs sont-ils partis? Pourquoi sont-ils partis? Travaillent-ils encore au sein du SPF Mobilité?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il n'y a aucun arriéré pour les homologations européennes. Ces homologations font l'objet d'un traitement administratif dans le cadre duquel l'essentiel est de veiller à ce qu'un certificat de conformité puisse être produit.

Actuellement, l'on recense 250 homologations non européennes non traitées. Beaucoup concernent des motocyclettes. Un problème récurrent est posé par l'absence de documents suffisants permettant de vérifier si le véhicule est conforme aux dispositions en vigueur en matière d'homologation.

wijzen dat het gaat om voertuigen waarvoor dikwijls onvoldoende gegevens en documenten voorhanden zijn waaruit zou blijken dat deze voertuigen aan de Europese of Belgische homologatievoorschriften voldoen.

De nationale homologatie heeft meestal betrekking op bedrijfsvoertuigen. Daar zijn nog 180 dossiers in behandeling, waarbij ik evenwel moet onderstrepen dat het hier kan gaan om zeer speciale gevallen die de nodige verificaties vragen.

Mijnheer Vanhie, ik onderstreep nogmaals dat alle gegevens betrekking hebben op voertuigen en dus niet alleen op bromfietsen. Ik heb vroeger in de media reeds gewezen op het feit dat de invoerder of de koper zich ervan moet vergewissen dat hij over alle nodige documenten en gegevens van het voertuig beschikt.

Als dat niet het geval is, dan moet er gewacht worden op de nodige attesten en dergelijke. Dat verlengt de behandelingsduur. Ik stel vast bij de vele klachten die langs mij passeren dat het bijna uitsluitend zaken betreft met wagens die in een of ander land buiten de Europese Gemeenschap werden aangekocht. Het gaat telkens om de passende documenten om de zaken te bewijzen die moeten bewezen worden conform de homologatie die wij in Europa moeten doen naleven.

06.03 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat u heel die problematiek een beetje minimaliseert. U hebt eigenlijk niet geantwoord op de vraag wat er bij de dienst Homologatie is gebeurd. Hoe komt het dat een gelijkvormigheidsattest vroeger binnen de veertien dagen werd afgeleverd, terwijl bepaalde mensen nu vijf maanden moeten wachten op een homologatie? Bij mijn weten had het heel systeem van de homologatie of de inschrijvingsbewijzen te maken met een hervorming bij de FOD Mobiliteit. Dat is enigszins hals over kop gebeurd zodat het systeem dat nu gebruikt wordt nog niet vlot verloopt. Ik vind dat men zo eerlijk moet zijn om toe te geven dat als men een hervorming doorvoert die niet goed is voorbereid, er kinderziektes kunnen optreden en de mensen langer zullen moeten wachten. Vroeger kon een homologatie binnen de veertien dagen geregeld worden en nu moet men maanden wachten omdat de dienst feitelijk in de fout gaat.

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

07 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het regionaal vliegveld Kortrijk-Wevelgem" (nr. 18870)

07 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aérodrome régional de Courtrai-Wevelgem" (n° 18870)

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, onder uw impuls werd een studie opgestart over de rol van Belgocontrol op de luchthaven van Wevelgem-Kortrijk. Ik sta erop expliciet aandacht te vragen voor het militaire vliegveld van Moorsele. Het is de bedoeling dat er een akkoord wordt uitgewerkt tussen de militaire overheid en de zweefvliegclubs. Er worden voorbereidende adviezen ingewonnen om tot een goede beslissing en een consensus te komen. Die ambitie wordt door de streek gesteund. Het staat ook zwart op wit beschreven in het plan "Toerisme Leiestreek".

Pour ce qui regarde les homologations nationales, 180 dossiers sont en souffrance. Il s'agit souvent de cas très spécifiques qui requièrent les vérifications d'usage.

Il s'agit de tous les véhicules et je tiens à souligner qu'il incombe au vendeur ou à l'importateur de vérifier si tous les documents requis sont présents. Si ce n'est pas le cas, cela complique et prolonge la procédure d'homologation.

06.03 Paul Vanhie (LDD): Le secrétaire d'État minimise le problème. Aujourd'hui, il faut parfois attendre cinq mois alors qu'il s'agissait de quinze jours précédemment. Il n'a pas répondu à la question de savoir ce qui se passe dans le service. Il doit pouvoir admettre que le nouveau système n'est pas encore rôdé et qu'il souffre encore de problèmes de rôdage.

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Une étude relative au rôle de Belgocontrol à l'aéroport de Wevelgem-Courtrai a été entamée. Dans ce cadre, je souhaiterais attirer explicitement l'attention sur l'aéroport militaire de Moorsele; L'objectif est qu'un accord soit conclu entre les

Die ontwikkeling moet natuurlik wel complementair zijn met de ontwikkeling van de luchthaven Wevelgem-Kortrijk. Daarom is het heel belangrijk dat de studie maximaal een kader schept voor de synthese van de ambities. Ik dring er dan ook op aan om rekening te houden met de opties genomen in het plan "Toerisme Leiestreek", met betrekking tot het zweefvliegen op het vliegveld van Moorsele, bij de uitwerking van het controlegebied voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Kunt u ervoor zorgen dat het nabijgelegen vliegveld van Moorsele als element in de studie vervat zit? Ik ga niet zover om te beweren dat er ook daar een luchtvaartcontrole moet zijn, maar het moet, wat mij betreft, wel een wezenlijk onderdeel van de studie zijn, omdat het een nauw met het ander verweven is. Er is een interferentie. Het ene mag de ontwikkeling van het andere niet hypothekeren.

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De studie had inderdaad als doel na te gaan wat er kan en moet worden gedaan om de veiligheid in het luchtruim rond de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te verhogen.

Conform zijn vraag werd aan de mensen die de studie verrichten, gevraagd om met de activiteiten op het nabijgelegen vliegveld van Moorsele rekening te houden. Voor de zekerheid heb ik het directoraat-generaal Luchtvaart de opdracht gegeven om na te gaan of er in de studie over Kortrijk-Wevelgem rekening werd gehouden met de belangen van het vliegveld van Moorsele. Een beslissing omtrent Kortrijk-Wevelgem mag de amateurvliegers in Moorsele niet de doodsteek geven.

Na uw vraag heb ik de boodschap dus doorgespeeld, mijnheer Deseyn.

07.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben u daar bijzonder dankbaar en erkentelijk voor. Het is onze politieke opdracht om een maatschappelijke consensus te zoeken voor de recreatieve, de militaire, de zakenvluchten en de medische vluchten, met maximaal begrip voor de situatie van de omwonenden. De studie is een element in het belangrijke debat om tot die moeilijke maar zeer belangrijke synthese te komen. Het is belangrijk voor de ontwikkeling van de streek.

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

08 **Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'arrivée hypothétique d'un troisième 'handler' sur le tarmac de Bruxelles-National" (n° 18940)**

08 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hypothetische komst van een derde 'handler' op het tarmac van Brussel Nationaal" (nr. 18940)**

08.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, depuis quelques semaines, les syndicats des deux sociétés de manutention de bagages à l'aéroport de Bruxelles-National font connaître leur mécontentement. La raison de leur colère viendrait de l'intention d'autoriser une troisième société de

autorités militaires et les clubs de planeurs.

C'est pourquoi l'étude doit également prendre en compte la synthèse des ambitions des différents acteurs concernés; J'insiste pour qu'il soit tenu compte des options relatives au vol à voile inscrites dans le projet "Toerisme Leiestreek" lors de la délimitation de la zone de contrôle de l'aéroport de Wevelgem-Courtrai.

Le secrétaire d'État peut-il veiller à ce que l'étude porte également sur l'aéroport voisin de Moorsele?

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Une étude est en cours pour déterminer les mesures à prendre pour améliorer la sécurité de l'espace aérien près de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem. Il a été demandé de tenir compte de l'aérodrome de Moorsele et de ses intérêts.

07.03 **Roel Deseyn** (CD&V): J'en suis reconnaissant au secrétaire d'État. Il convient de réunir les intérêts de toutes les parties dans une belle synthèse.

08.01 **Karine Lalieux** (PS): De vakbonden van de twee bagageafhandelaars op Brussels Airport reageren misnoegd op uw voornemen om een derde operator

manutention dans cet aéroport.

Une étude aurait été commandée par vos soins à ce sujet.

Monsieur le secrétaire d'État, vous n'ignorez pas les craintes exprimées par les représentants des travailleurs qui ont d'ailleurs introduit un préavis de grève. Vous avez d'ailleurs reçu les délégations syndicales le 25 janvier.

Pour les syndicats, la situation est claire, l'arrivée d'un troisième opérateur aurait une incidence très négative en termes d'emploi. Dans *La Libre Belgique* du 26 janvier dernier, le CEO d'Aviapartner déclarait que l'arrivée d'un troisième opérateur occasionnerait des pertes d'emploi et ne permettrait pas d'améliorer la compétitivité de l'aéroport ni d'y attirer de nouvelles compagnies aériennes. De plus, vous savez également que le niveau des vols a considérablement baissé en 2009.

Monsieur le secrétaire d'État, l'étude commandée par votre cabinet est-elle clôturée? Si tel est le cas, quels en sont les enseignements et les conclusions?

À l'heure actuelle, quelle est votre position face aux levées de boucliers des syndicats?

Comptez-vous toujours autoriser une troisième société?

Allez-vous organiser une table ronde à ce sujet, comme le souhaitent les organisations syndicales ainsi que les patrons?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Lalieux, ma réponse sera très brève dans la mesure où une explication assez longue a déjà été donnée à Mme Somers et à M. Geerts lors de notre réunion du 25 janvier 2010. À cette occasion, le point a déjà été exposé *in extenso*.

Les nouveaux points que vous citez concernent notamment la déclaration du CEO d'une des sociétés opérationnelles. Je constate, madame Lalieux, que vous n'avez pas fait état de la réaction des compagnies aériennes et des clients de l'aéroport à la suite de l'article que vous citez. Leur réaction était pourtant assez claire à l'égard des deux sociétés qui opèrent aujourd'hui à Bruxelles-National et ne laissait pas d'équivoque en ce qui concerne leur souhait d'avoir une plus grande ouverture en la matière.

Ma religion n'est pas encore faite pour ce qui concerne ce dossier. Je cherche encore comment marier les intérêts des opérateurs aériens et ceux des sociétés qui opèrent à l'aéroport, tout en surveillant les intérêts des passagers et de la clientèle marchandises de l'aéroport. Je ne vous cache pas que je souhaite agir suffisamment prudemment.

Quant à la tenue d'une table ronde, je vous confirme que je suis ouvert à la discussion avec l'ensemble des parties intéressées, qu'il s'agisse des syndicats qui ont par ailleurs déjà reçu une information de notre part, des compagnies aériennes avec lesquelles une réunion est prévue, des passagers dont nous surveillerons les intérêts avec précaution mais aussi des compagnies de *handling* avec lesquelles des contacts informels ont déjà eu lieu.

Nous souhaitons le meilleur service possible, compte tenu des frais

toe te laten. Dat zou helemaal geen extra banen creëren, maar net tot banenverlies leiden. Er werd een stakingsaanzegging ingediend. De CEO van een van de twee afhandelingsbedrijven die momenteel op de luchthaven van Brussel mogen opereren, valt de vakbonden bij. Bovendien is het luchtverkeer in 2009 aanzienlijk afgenomen.

Tot welke conclusies komt men in de studie die uw kabinet hierover heeft besteld? Blijft u bij uw voornemen, ondanks het protest van vakbonden en werkgevers? Om welke redenen? Zal u een rondetafelgesprek organiseren met de operatoren en de vakbonden?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: U verwijst wel naar de uitspraken van de CEO van een van de bedrijven die actief zijn op de luchthaven, maar u rept niet van de reactie van de luchtvaartmaatschappijen en van de klanten van de luchthaven, die vragende partij zijn voor meer openheid in dit verband.

Mijn overtuiging in dit dossier is nog in overweging. We moeten zowel de belangen van de luchtvaartoperatoren als die van de bedrijven die actief zijn op de luchthaven verdedigen, zonder de belangen van de passagiers en de klanten voor het goederentransport uit het oog te verliezen. Ik wil de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen.

We zijn bereid de discussie aan te gaan met alle betrokken actoren, maar het is ook onze plicht om erop toe te zien dat de luchthaven zo goed mogelijk functioneert.

supportés par les passagers. Dans les circonstances présentes, je ne veux en rien entacher la fiabilité des entreprises en question mais il faut comprendre, de part et d'autre, qu'il est également de notre devoir aujourd'hui de veiller à un fonctionnement optimal de l'aéroport.

08.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. J'irai lire la réponse que vous avez donnée à mes deux collègues. Tout cela doit se faire dans le dialogue.

Je comprends bien le service aux passagers; en cas de grève, il est évident que cela pose question. Cependant, il convient d'être attentif aux droits des travailleurs car nous savons combien ils sont mis sous pression dans les aéroports. Si trois opérateurs sont en activité, évidemment l'un d'eux n'agira pas comme les deux autres. C'est ce sur quoi comptent les compagnies et sans doute l'aéroport: éviter un véritable dialogue social et assister à un affaiblissement des droits des travailleurs.

J'aimerais donc que vous restiez attentif à cet élément. Nous connaissons les conditions de travail à l'arrière des halls d'accueil parmi les bagages; elles sont particulièrement difficiles. La peur du dumping social est réelle ainsi que des conditions rendues encore plus dures par la présence de trois opérateurs. En même temps, les gens qui ont un emploi craignent que l'arrivée d'un troisième opérateur raréfie l'emploi, craignent de se retrouver au chômage et de devoir se tourner vers un autre emploi dans des conditions peut-être encore plus difficiles.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lalieux, vous êtes suffisamment familiarisée avec les négociations sociales et le fonctionnement à l'intérieur d'un secteur pour ne pas ignorer qu'en cas de conclusion d'accords paritaires, quelle que soit la société concernée, ceux-ci doivent être respectés et appliqués par les divers opérateurs.

Les préoccupations, peut-être justifiées, à l'égard des travailleurs en question ne doivent pas justifier des prérogatives ou des monopoles potentiels dans le chef de certaines entreprises. Ce n'est pas la base de notre fonctionnement économique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président:** La question orale n° 18921 de M. Paul Vanhie est transformée en question écrite.

08.03 Karine Lalieux (PS): We moeten in het bijzonder waakzaam toezien op de rechten van de werknemers; het personeel op luchthavens staat onder zware druk. De maatschappijen en de luchthaven rekenen erop dat die rechten afbrokkelen. De sociale dialoog is belangrijk, maar men moet beseffen dat de werkomstandigheden van de werknemers van de bagageafhandelingsbedrijven zeer zwaar zijn. Sociale dumping moet vermeden worden. De kost van een derde operator zou de werkgelegenheid in gevaar kunnen brengen.

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Alle bedrijven moeten de akkoorden die in de paritaire comités gesloten worden, naleven. De bezorgdheid over de situatie van de werknemers mag niet gebruikt worden als rechtvaardigingsgrond voor potentiële prerogatieven of monopolieposities voor bepaalde bedrijven.

De **voorzitter:** Vraag nr. 18921 van de heer Vanhie wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Questions jointes de

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Comité consultatif des usagers du groupe SNCB" (n° 18943)

- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 18986)

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 18943)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 18986)

La question n° 18943 de Mme Linda Musin est retirée.

Vraag nr. 18943 van mevrouw Musin wordt ingetrokken.

09.01 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, tijdens de bespreking van de beleidsnota van mevrouw Vervotte stelde ik een aantal concrete vragen omtrent het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS. Zij verwees naar u. Toen ik u tijdens die beleidsbespreking een aantal vragen over het comité stelde, verwees u op uw beurt naar mevrouw Vervotte. Dat leek mij ook plausibel. In uw nota staat niks over het comité, terwijl er in de nota van mevrouw Vervotte wel over het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS werd geschreven.

Nu blijkt dat u toch bevoegd bent. Als ik mij vergis dan zult u mij dat wel zeggen. U bent alleszins de persoon die over deze materie zal antwoorden, daarover zijn we het eens. Het is allemaal nogal onduidelijk. U mag het mij niet kwalijk nemen, maar ik krijg stilaan de indruk dat de hete aardappel die het comité is, van het ene naar het andere ministerie wordt doorgegeven. Niemand lijkt zich daar iets van aan te trekken. Men vindt het een vervelend ding en een noodzakelijk kwaad. Dat is wellicht niet de schuld van uw diensten, of van de NMBS. Er komen nog andere elementen bij kijken.

In de beleidsnota van mevrouw Vervotte wordt geschreven dat het comité meer autonomie moet hebben, meer middelen en meer overleg met de NMBS. De NMBS moet het serieus nemen, enzovoort. Collega Van den Bergh heeft daarover in 2007 nog vragen gesteld en een persbericht rondgestuurd. Ofwel neemt men dat comité serieus ofwel schaft men het af. Mijnheer Van den Bergh koos toen resoluut voor een comité dat functioneert en daar had hij gelijk in. Nu zijn we 2010 en we zitten nog steeds met hetzelfde probleem.

Hoe zit het nu met dat comité?

Krijgt het meer autonomie? Volgt er overleg?

Functioneert het op dit moment? Ik denk van niet, want wij krijgen geen adviezen meer.

Wordt het spontaan door de NMBS geraadpleegd? Geeft het comité zelf adviezen?

Er moet duidelijkheid komen. We moeten het comité terug op het juiste spoor krijgen. Anders moeten wij over andere formules nadenken.

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Mortelmans, sinds 2005 was er een formeel adviesaanvraag ingediend door de NMBS-groep, het advies 06/28 van 12 december 2006 betreffende het eerste bijvoegsel bij het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS.

De overgrote meerderheid van de formele en informele adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers werd door de NMBS-groep beantwoord. De NMBS-groep respecteert in de mate van het mogelijke de voorgeschreven termijnen. Bepaalde uitgebrachte adviezen gaan echter over aangelegenheden waarover nog een

09.01 Jan Mortelmans (VB): Lors de la discussion de la note de politique générale de la ministre Vervotte, j'ai posé une série de questions concernant le Comité consultatif des usagers de la SNCB mais la ministre m'a renvoyé au secrétaire d'État. D'après le secrétaire d'État, toutefois, la ministre était bel et bien compétente. Cela me semblait normal à l'époque puisque, contrairement à celle de la ministre Vervotte, sa note de politique générale ne comportait aucun élément sur ce Comité, mais il apparaît maintenant que le secrétaire d'État est malgré tout compétent. Nous avons peu à peu l'impression que, dans ce dossier, on se refille la patate chaude.

Il convient de traduire ses paroles par des actes. Comme M. Van den Bergh l'a dit précédemment, il faut soit prendre le Comité au sérieux, soit le supprimer.

Qu'en est-il en définitive du Comité consultatif? La situation sera-t-elle réglée? Recevra-t-il plus d'autonomie? Une concertation suivra-t-elle encore? Le Comité fonctionne-t-il? La SNCB le consulte-t-il? Formule-t-il spontanément des avis?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Depuis 2005, une seule demande d'avis formelle a été formulée par le groupe SNCB, en date du 12 décembre 2006 et elle portait sur le contrat de gestion.

Le groupe SNCB répond à la grande majorité des avis et respecte les délais dans la mesure

discussie aan de gang is en waarvoor er nog geen definitief antwoord kan worden gegeven.

De NMBS-groep geeft de voorrang aan het contact met de wettelijk voorziene instantie die het Raadgevend Comité van de Gebruikers is. Zij aarzelt trouwens zelf niet om zich proactief te tonen door discussies te beginnen met het raadgevend comité in het raam van bepaalde principedossiers. Een werkgroep, samengesteld uit leden van het raadgevend comité en de vertegenwoordigers van de NMBS-groep, vergadert trouwens regelmatig, en dat tot grote voldoening van alle deelnemers.

In het licht van hetgeen ik daarstraks al gezegd heb, kan ik u nog eens bevestigen dat ik in overleg met minister Vervotte op dit ogenblik ook een hervorming van de werking en van de opdrachten van het raadgevend comité aan het uitwerken ben, om de volgende eenvoudige reden. Het huidig raadgevend comité functioneert nog altijd op grond van de wet van 21 maart 1991. De spoorwegcontext waarin geopereerd wordt, is echter totaal verschillend geworden omwille van de Europese regelgevingen die ten gronde veranderd zijn. Ik heb aan mevrouw Vervotte klaar en duidelijk gezegd – er bestaat dienaangaande geen enkel misverstand tussen ons – dat het absoluut noodzakelijk is om die nieuwe context als uitgangspunt te nemen voor de toekomstige werking van het raadgevend comité.

Ik kan u nu reeds zeggen dat ik op 3 maart aanstaande het bestaande comité zal ontvangen op mijn kabinet. Wij zullen dan de nieuwe lijnen onder dewelke gefunctioneerd zal moeten worden, klaar en duidelijk uiteenzetten. Ik zal het comité betrekken bij de uitwerking die nodig is om tot de neerlegging van een wetsvoorstel te komen in de daaropvolgende maanden. Datgene wat in de wetgeving van 1991 zat, wil ik daar zonder meer uit trekken. Via een nieuwe wetgeving wil ik een onafhankelijk organisme tot stand brengen dat werkt voor alle spoorwegmaatschappijen, met de NMBS uiteraard als meest belangrijke. In elk geval moet het onafhankelijk opereren. U begrijpt dat dit weer een van de zaken is dat ik uit de spoorwegen trek en onder de paraplu van de FOD Mobiliteit wil brengen.

Wat de werkingsmiddelen betreft – dat is een punt dat eveneens werd aangesneden, was het niet door u, dan was het door mevrouw Musin – kan ik u meegeven dat in 1996 een protocol werd ondertekend. Ik wil daarin zeer volledig zijn, want wij hebben daarin niets te verbergen. Sindsdien kent de FOD Mobiliteit een vergoeding toe voor de leden van het uitvoerend bureau, de voorzitter, de vicevoorzitter, de twee adjuncten en een halftijds gedetacheerde bediende van de NMBS, om het comité bij te staan bij het opstellen van de adviezen. Zij krijgen ook van de NMBS Holding een budget van ongeveer 2 000 euro toegewezen voor het maken van een jaarverslag. Ik kan u een opsomming geven, tenzij u ermee akkoord gaat om het gewoon te publiceren. Het is een lijstje van alles wat hen toegekend wordt.

Le **président**: Si ce n'est pas lu, ce ne sera pas dans le rapport.

09.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dan zal ik het voorlezen, om u te tonen hoe ver wij gegaan zijn. De volgende zaken werden door de NMBS toegezegd, onder het toezicht van de FOD. Tijdens de gewone kantooruren wordt een vergaderruimte ter beschikking gesteld voor elke officiële vergadering van het comité of van een of

du possible. Certains avis concernent toutefois des dossiers pour lesquels les discussions sont encore en cours.

La SNCB discute également sur une base proactive avec le Comité consultatif. Un groupe de travail réunissant des membres du Comité consultatif et du groupe SNCB se réunit régulièrement.

En concertation avec Mme Vervotte, je prépare une réforme du fonctionnement et des missions du Comité consultatif. Il fonctionne en effet encore sur la base de la loi du 21 mars 1991 mais le contexte ferroviaire est totalement différent à la suite de différentes modifications de la législation européenne. J'ai dit à Mme Vervotte qu'il était indispensable de se baser sur ce nouveau contexte pour le futur fonctionnement.

Je recevrai le comité à mon cabinet le 3 mars pour présenter les nouvelles lignes de la législation et nous associerons le comité à son élaboration.

Je veux un organisme indépendant qui travaille pour l'ensemble des sociétés de chemins de fer et je veux donc l'intégrer au SPF Mobilité.

Un protocole relatif aux moyens de fonctionnement a été signé en 1996 et depuis lors, le SPF Mobilité octroie une allocation aux membres du bureau exécutif, un employé de la SNCB est détaché à mi-temps et le comité reçoit un budget pour la réalisation du rapport annuel de la part du holding.

09.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Dans le protocole, la SNCB a souscrit certains engagements tels que mettre à disposition des salles de

andere werkgroep binnen het comité. Er wordt gezorgd voor de passende ontvangst, met drankjes, water en koffie voor alle officiële vergaderingen van het comité of de werkgroepen. Er worden verkeersvoordelen toegekend aan de voorzitter. Naargelang de noodzaak worden er ook verkeersvoordelen aan de leden van het comité toegekend. Zij krijgen de beschikking over faxtoestellen en postadressen op het secretariaat waar hun briefwisseling wordt gebracht. Er wordt gezorgd voor alle klassieke kantoorbenodigdheden: briefpapier, enveloppen, visitekaartjes, adreskaartjes, werkmappen en alle stempels die zij zich kunnen indenken.

In overleg met de voorzitter wordt ervoor gezorgd dat de communiqués naar de pers worden verspreid. Zolang het strikt nodig is, worden maximaal drie eigen personeelsleden ter beschikking gesteld, een Nederlandstalige, een Franstalige en een derde persoon, naargelang de omstandigheden tweetalig, Nederlandstalig of Franstalig. Dat wordt door het werkvolume bepaald. Zij moeten zich bezighouden met de administratieve werkzaamheden van het secretariaat.

Deze mensen worden logistiek zeer sterk geholpen maar in de toekomst zal men niet langer onder de paraplu van de NMBS opereren maar wel onder die van de FOD Mobilité en Transport.

réunion, servir café et eau lors des réunions, accorder certains avantages au président et, le cas échéant, aux membres du comité en matière de circulation routière, mettre à leur disposition un fax, leur attribuer une adresse postale et leur procurer des fournitures de bureau, diffuser leurs communiqués dans la presse et mettre à leur disposition trois membres du personnel maximum dont ils disposeront à titre personnel.

Ces personnes bénéficient d'un important soutien logistique mais à l'avenir, il ne proviendra plus de la SNCB mais du SPF Mobilité et Transport.

09.04 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik zal het uiteraard nog eens nalezen. Ik betreur wel dat er eerst verschillende jaren voorbij moeten gaan voor men tot de vaststelling komt dat de context aan het wijzigen is. Uiteraard is er de Europese context en uiteraard moet daar rekening mee gehouden worden. We wisten echter al langer dat die context er zat aan te komen. Ik vind het erg jammer dat dit allemaal zo lang moet duren. Ik hoor van u dat u met een wetsvoorstel zult komen maar ik neem aan dat het een wetsontwerp zal zijn. Zal een van onze collega's dat soms mogen indienen in uw naam? Het wordt dus een wetsontwerp. Kunt u mij concreet zeggen wat de grote lijnen van dat wetsontwerp zullen zijn?

09.04 Jan Mortelmans (VB): Je déplore que l'on n'ait pas pressenti plus tôt qu'un autre contexte allait se présenter et que les choses prendront donc du temps. Le secrétaire d'État a également annoncé qu'il présenterait un projet de loi. Quelles en seront les grandes lignes?

09.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Zoals ik gezegd heb gaan we de principes uit de wetgeving van 1991 uithalen. Wat het functioneren betreft gaan wij op 3 maart, na een bespreking met hen, na hoe het moet functioneren. Zij zullen neutraler georganiseerd moeten worden, niet alleen naar de NMBS maar naar alle spoorwegmaatschappijen die in ons land zullen kunnen functioneren. Ze zullen dus niet langer van de NMBS afhangen. In overleg met de FOD Mobilité zullen wij dus moeten nagaan wat zij precies allemaal nodig hebben en welke logistieke inbreng zij moeten verkrijgen om hun werk naar behoren te kunnen doen.

09.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Les principes seront inspirés de la législation de 1991. Nous discuterons du fonctionnement de l'ensemble le 3 mars mais les membres du comité devront s'organiser sur une base plus neutre parce qu'ils ne dépendront plus uniquement de la SNCB. Le projet de loi tiendra compte de leurs besoins précis pour pouvoir réaliser leur travail correctement.

09.06 Jan Mortelmans (VB): Goed, maar laat daar dan geen jaren overheen gaan.

09.06 Jan Mortelmans (VB): J'espère que ceci ne prendra pas des années.

09.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Neen, we gaan dat op 3 maart bespreken. Ik wil dit in het voorjaar doen. Mijnheer

09.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Nous en

Mortelmans, toch een kleine bedenking. De omzetting van de Europese regelgeving in onze nationale wetgeving is nu pas doorgevoerd. Ik heb in de toelichting gezegd dat een deel ervan eind december gedaan moest zijn. Dat is echter nu pas gedaan. De andere stukken waren voor midden of eind 2010. We hebben het globale pakket omgezet en in uitvoering van deze nu goedgekeurde wetgeving kunnen we de wet van 1991 aanpassen.

discuterons le 3 mars. Je veux quand même souligner que la transposition de la réglementation européenne dans notre législation nationale vient tout juste d'être réalisée. Nous avons transposé le paquet dans sa globalité et en exécution de cette législation adoptée aujourd'hui, nous pouvons adapter la loi de 1991.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. François Bellot au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "la création éventuelle d'une banque de données relative à la circulation routière" (n° 18973)

10 Vraag van de heer François Bellot aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de eventuele oprichting van een databank over het wegverkeer" (nr. 18973)

10.01 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'avais d'abord adressé cette question au premier ministre; s'agissant d'une compétence transversale, il lui appartenait de charger l'un des membres du gouvernement de bien vouloir y répondre.

Si je vous interroge aujourd'hui, c'est avant tout parce que trois départements ministériels sont concernés par l'identification de la récidive dans les infractions de roulage. Nous avons organisé des auditions à ce sujet voici deux semaines.

Conscients de ce problème, trois départements ministériels ont pris des initiatives, à savoir le ministère de l'Intérieur, le ministère de la Justice et les services de la Mobilité. Chacun dispose de ses propres outils sans qu'une interconnexion ne soit assurée. Ainsi, au ministère de l'Intérieur, le projet Policis qui consistait pour la police fédérale à rassembler sur une plate-forme commune l'ensemble des données se trouvant dans les zones de police sous le vocable ICLP n'a pu être mené à son terme. Or toutes les données relatives aux infractions de roulage sont informatisées sous forme de banques de données que détient chaque police locale. Le projet Policis a été abandonné, mais les données relatives à ces infractions ne sont toujours pas rassemblées en un point unique. Donc, le principe de la récidive, pourtant coulé dans la loi, est impossible à appliquer.

Du côté du ministère de la Justice, hormis les infractions de roulage ayant fait l'objet d'une condamnation devant les tribunaux de police, les autres infractions avec ou sans amendes, voire débouchant sur des transactions, ne sont pas non plus rassemblées sur une seule plate-forme informatique.

Du côté de la Mobilité, la banque de données rassemblant les déchéances des permis de conduire et les détentions d'un permis n'a pas non plus abouti.

Comment pourrait se développer, dans ces conditions, une action coordonnée et harmonieuse contre les récidives, pourtant décidée dans la loi? Trop souvent, on constate que des automobilistes

10.01 François Bellot (MR): Drie ministeriële departementen (Binnenlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit) hebben initiatieven ontwikkeld met het oog op de vaststelling van herhaling van verkeersovertredingen. Elk van die departementen beschikt over eigen instrumenten, die evenwel niet onderling verbonden zijn.

Bij Binnenlandse Zaken werd het Policisproject in de steigers gezet. Het was de bedoeling dat de federale politie de gegevens van de politiezones (met inbegrip van de gegevens in verband met verkeersovertredingen in de databanken van de lokale politie) op een gemeenschappelijk platform zou verzamelen. Dit project werd echter verlaten, waardoor die gegevens nu niet gecentraliseerd worden en de herhaling dus niet kan worden bestraft.

Bij het departement Justitie worden enkel de verkeersovertredingen die aanleiding gaven tot een veroordeling door de politierechtbank, op een centraal IT-platform verzameld.

Bij Mobiliteit werd het plan voor de oprichting van een databank voor

multirécidivistes, ayant commis des faits graves sur différents arrondissements judiciaires, continuent à circuler impunément en créant ainsi un sentiment d'injustice pour les automobilistes qui tentent tant bien que mal de respecter le Code de la route, mais dont certains peuvent, bien sûr, commettre l'une ou l'autre infraction, qui sera punie avec la sévérité que nous pouvons connaître dans notre pays.

Monsieur le secrétaire d'État, mener une politique transversale n'est jamais simple, puisqu'elle contraint des administrations qui ont des cultures et des objectifs différents à travailler ensemble autour de l'établissement de données partagées.

Monsieur le secrétaire d'État, devant la nécessité d'identifier et de sanctionner les auteurs multirécidivistes d'infractions graves, n'estimez-vous pas indispensable de constituer un comité interministériel pour piloter le projet de rassemblement de toutes les données recueillies en une Banque-Carrefour alimentée par les polices locales, la police fédérale, le ministère de la Justice et le département des Transports et de la Mobilité?

Les moyens ont été dégagés dans le fonds des amendes et affectés au service de la police fédérale pour mener à bien le projet Policis. Comptez-vous donner l'impulsion nécessaire pour répondre aux attentes des trois départements?

de rijbewijzen evenmin gerealiseerd.

Hoe kan er in die omstandigheden werk worden gemaakt van een gecoördineerde en harmonieuze aanpak van recidive, zoals nochtans bepaald in de wet? Een ontkokerd beleid voeren ligt niet voor de hand, omdat administraties met een verschillende cultuur en andere doelstellingen verplicht worden om samen te werken met gesharede gegevens.

Moet er met het oog op de identificatie en de bestraffing van veelplegers geen interministerieel comité worden opgericht dat de invoering van de gegevens in een door de betrokken diensten en departementen bijgehouden kruispuntbank zou aansturen?

Er werden middelen uit het verkeersboetefonds vrijgemaakt en aan de federale politie toegekend om het Policisproject tot een goed einde te brengen. Zal u de vereiste nieuwe impuls geven om aan de verwachtingen van de drie departementen te beantwoorden?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bellot, le premier ministre m'a demandé de vous répondre après concertation avec lui et les ministres de la Justice et de l'Intérieur.

Pour le moment, on peut constater des développements multiples au niveau informatique dans les trois départements que vous avez cités (Justice, Mobilité et Intérieur). En fait, à l'Intérieur, cela concerne la police intégrée. Ces développements poursuivent le même objectif.

En matière de circulation routière, phénomène de masse avec des millions d'infractions routières et des dizaines de milliers d'incidents de la route tous les ans, les autorités publiques ont besoin d'outils performants pour gérer ce grand nombre de constatations et de traitements différents selon la réaction souhaitée jusqu'à l'exécution conséquente des sanctions prévues. La réaction doit être rapide, sûre et adaptée pour avoir des effets sur les contrevenants et sur tous les autres usagers de la route pour la prévention des infractions.

Suite à la réorganisation de la police en deux niveaux, local et fédéral, on s'est attelé à la création d'une plate-forme informatique pour la police intégrée. Il s'est avéré qu'il n'était pas si simple de créer l'outil informatique Pol Office, avec comme conséquence qu'on parle maintenant d'un nouveau système ISPOL qui serait plus proche du

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De drie genoemde departementen werken aan IT-oplossingen die hetzelfde doel hebben.

De overheden hebben op het stuk van het wegverkeer performante instrumenten nodig om de miljoenen verkeersovertredingen en de tienduizenden verkeersongelukken per jaar te verwerken.

Naar aanleiding van de reorganisatie van de politie op twee niveaus heeft men zich gebogen over de creatie van een IT-platform voor de geïntegreerde politie. Het bleek niet zo eenvoudig te zijn om de interface Pol Office te creëren. Er wordt nu gesproken over ISPOL, een nieuw systeem

système ISLP utilisé par la police locale.

Du côté de la Justice, le projet MaCH pour les tribunaux de police est en phase d'expérimentation, de sorte qu'à la fin de cette année, tous les tribunaux de police, y compris les parquets de police, auront accès à une banque de données centrale.

À ce moment-là, il sera possible de consulter en direct les antécédents du contrevenant, quel que soit le lieu où il aurait commis des infractions.

En ce qui concerne le département de la Mobilité, la banque de données des permis de conduire enregistre les données relatives à la déchéance du droit de conduire; elle est consultable par la police lors d'un contrôle routier. Pour le moment, une concertation est en cours avec la Justice pour rendre le transfert de ces données plus fiable et plus complet, en y ajoutant les données relatives au retrait immédiat du permis de conduire par la police.

En ce qui concerne la question de la récidive, il y a lieu de tenir compte de la législation actuelle. La plupart des infractions font l'objet d'une perception immédiate et ne donnent pas lieu à l'application du système de la récidive prévu par la loi. Pour l'instant, seules les condamnations donnent lieu à l'application de ce système. Mais cela n'empêche pas que, dans un avenir proche, nous songions à la création d'un bureau d'encaissement qui sera responsable du recouvrement des perceptions immédiates, des transactions et des amendes pénales sous l'œil de la Justice de sorte que dans le cadre de l'application MaCH, tous les antécédents d'un contrevenant soient bien connus des parquets et tribunaux de police.

La mise en place et le déploiement de l'application MaCH est d'ailleurs indispensable pour la création éventuelle d'un système de permis à points puisqu'un flux de données sur les infractions qui seront passées par la justice doit être créé pour l'attribution des points à la banque de données du permis de conduire. Cet aspect devra être examiné au moment opportun, probablement pas avant 2012.

dat beter zou aansluiten op het ISLP-systeem van de lokale politie.

Bij Justitie wordt het MaCH-project voor de politierechtbanken uitgetest; tegen het einde van het jaar zullen alle politierechtbanken toegang hebben tot een centrale databank.

De databank van de rijbewijzen van het departement Mobiliteit, met daarin de gegevens betreffende de vervallen-verklaringen van het recht tot sturen, kan door de politie worden geraadpleegd. In overleg met Justitie wordt ernaar gestreefd de overdracht van die gegevens betrouwbaarder en vollediger te maken, door de toevoeging van de gegevens over de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Wat de recidive betreft, moet men rekening houden met de wetgeving: bij de meeste overtredingen wordt er overgegaan tot de onmiddellijke inning en wordt er geen gebruik gemaakt van de wettelijke regeling. Wij overwegen echter een incassobureau op te richten voor de onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en penale boeten, opdat de parketten en politierechtbanken via de MaCH-applicatie de antecedenten van een overtreder zouden kunnen natrekken.

Zonder de invoering van de MaCH-toepassing blijft ook het rijbewijs met punten een dode letter, aangezien de gegevens met betrekking tot de overtredingen moeten worden doorgestuurd voor de toekenning van de punten in de databank van de rijbewijzen.

10.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie, mais je reste un peu sur ma faim, car le problème est important. Le fédéral a imposé aux zones de police locale d'investir dans un logiciel qui a coûté très cher par rapport à des logiciels courants à se procurer dans le commerce. Le fédéral doit aujourd'hui lui-même brosser devant sa porte et mettre en œuvre la synthèse des logiciels en partant d'une norme qu'il a lui-même imposée. Je ne

10.03 François Bellot (MR): De federale overheid eist dat de lokale politiezones in software investeren die, vergeleken met de huidige software, erg duur uitvalt. De federale overheid moet dus de programma's integreren op grond

comprends pas comment le logiciel Policis n'a pas été mis en œuvre alors que tous les logiciels locaux ont été conçus en fonction de la plate-forme fédérale. Sans cette norme fédérale imposée, les logiciels auraient coûté le quart de leur prix d'alors.

Monsieur le secrétaire d'État, je sais que c'est assez compliqué dans notre État fédéral, mais, à tout le moins, le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Justice doivent impérativement s'entendre. Ce n'est qu'une question de liens: s'ils le désirent, les informaticiens des polices locales leur expliqueront la méthode à suivre. En tant que bourgmestre, président d'une zone de police, je ne comprends pas comment, après trois ans d'intégration de l'ensemble des données par les polices locales, ces liens ne soient pas encore créés.

Il s'agit simplement de mettre en œuvre une plate-forme: ISLP 1, 2 et 3 sont tout à fait compatibles; s'il le faut, qu'ils fassent appel aux informaticiens des polices locales! Il faudrait pouvoir taper sur la table pour exiger de passer à l'étape suivante. À mes yeux, il s'agit d'une débauche d'énergie au niveau local pour un outil qui n'est pas synthétisé au niveau fédéral. C'est dommage: tous les acteurs que j'ai pu rencontrer, même dans la police fédérale, souhaitent passer à cette étape suivante. Je comprends difficilement comment, techniquement, cet outil informatique n'a pas pu aboutir.

C'est pourquoi je propose de créer un comité interministériel ou un comité *ad hoc* entre les administrations pour ne pas reproduire au niveau du ministère de la Justice un logiciel qui existe déjà au niveau de l'Intérieur: il suffirait sans doute d'ajouter une ou deux colonnes pour disposer d'une banque de données qui s'alimenterait de toutes les banques de données existant aujourd'hui.

Chaque département peut franchir aisément l'étape indispensable pour y arriver. Vous avez indiqué dans votre déclaration de politique le permis à points, dont on discutera ultérieurement du contenu, mais vous n'y parviendrez pas aussi longtemps que cet outil n'existera pas.

10.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je comprends parfaitement votre préoccupation. Croyez-moi, au SPF Mobilité, on souhaite que cette intégration puisse se faire le plus tôt possible. Toutefois, le choix de la nouvelle plate-forme informatique de la police intégrée est intervenu au niveau de la police. Des rapports de force, pour ainsi dire, entre la police locale et la police fédérale ont probablement déterminé le tout.

Personnellement, je ne puis que prendre acte des données qui me sont communiquées par le ministère de l'Intérieur qui est d'ailleurs bien au courant de la situation, étant donné que je l'ai convoqué à cet égard. Le fait est que les trois systèmes doivent être mis en communication les uns avec les autres pour, finalement, permettre au ministère de la Justice de tirer les conclusions qui s'imposent à chaque fois que la situation de telle ou telle personne doit être

van een norm die ze zelf oplegt. Ik begrijp niet waarom de Policissoftware niet werd geïmplementeerd; de software die door de lokale politie wordt gebruikt, is immers ontworpen in functie van het federale IT-platform.

Ik weet dat ons federale staatsbestel ingewikkeld in elkaar zit, maar de departementen Binnenlandse Zaken en Justitie moeten het met elkaar eens worden. Het is slechts een kwestie van links: de informatici van de lokale politie kunnen de werkwijze uitleggen! Als burgemeester begrijp ik niet hoe het komt dat die links drie jaar na de integratie van de gegevens door de lokale politie nog altijd niet gecreëerd werden. Er moet alleen maar een platform worden geïmplementeerd: ISLP 1, 2 en 3 zijn al compatibel. We moeten overgaan tot de volgende fase, anders zullen we op lokaal niveau veel energie verspilld hebben aan een instrument dat op federaal niveau niet geïntegreerd wordt.

Ik stel daarom voor een interministerieel of een ad-hoccomité van de overheden op te richten, om te voorkomen dat er bij Justitie een programma zou ontworpen worden dat al bestaat bij Binnenlandse Zaken, en een databank op te richten die vanuit alle reeds bestaande databanken zou worden gevoed.

10.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ook wij zijn voorstander van die integratie. De keuze met betrekking tot het nieuwe computerplatform werd gemaakt op het niveau van de politie. Wellicht werd een en ander bepaald door de krachtsverhoudingen tussen de lokale en de federale politie. Ik neem nota van de gegevens die door het departement Binnenlandse Zaken werden meegedeeld. De drie systemen moeten onderling met elkaar

analysee quant à son comportement en matière de sécurité routière.

worden verbonden zodat het departement Justitie actie kan ondernemen.

10.05 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je ne doute pas de votre bonne volonté. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle cette question était initialement destinée au premier ministre, lui demandant de concerter chacun des ministres concernés en vue d'une action coordonnée. En réunissant les informaticiens des différents départements, il est possible de trouver des solutions qui ne soient pas trop difficiles à mettre en œuvre.

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

11 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de campagnekalender van het BIVV" (nr. 19029)

11 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le calendrier des campagnes de l'IBSR" (n° 19029)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, zoals u wellicht ook weet, worden de campagnekalenders van het BIVV normaal gesproken in oktober naar de politiezones verstuurd.

Waarom worden ze in oktober verstuurd? Het antwoord is vrij logisch. In de commissie is ook de voorzitter van een politiezone aanwezig. Ook andere commissieleden zijn actief in hun gemeente. Bij de opmaak van het jaarplan van de politie is het logisch dat de politie haar acties op de campagnekalender van het BIVV ent. Sensibilisering en controle versterken aldus de acties in verband met verkeersveiligheid.

Wij hebben vastgesteld dat de kalenders niet zijn verstuurd. Mijn vragen daaromtrent zijn de volgende.

Wat is de reden dat de campagnekalender door het BIVV in oktober 2009 niet is verstuurd? Heeft het te maken met de interne hervormingen, waarvan daarstraks de heer Vanhie ook al heeft gesproken?

In de schriftelijke neerslag van mijn vraag, die dateert van eind januari 2010, vroeg ik tegen wanneer de zones de kalender mogen verwachten. Ik heb mij ondertussen lokaal geïnformeerd. Blijkbaar zou de verzending van de kalenders vorige week alsnog in orde zijn gebracht. Het voordeel van vragen stellen is dat zulks plots dan wel kan. Niettemin vraag ik u hier de confirmatie dat de kalenders effectief zijn verstuurd.

Een derde, belangrijk element van mijn vraag is het volgende. Welke gevolgen heeft de laattijdige verzending op de controlebevoegdheid? Vandaag is de campagne inzake de gordeldracht gestart. Mochten de zones de start van de campagne op voorhand hebben geweten, dan hadden ze de controle erop in hun actieplannen kunnen opnemen.

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Geerts, het is precies omdat in het verleden een aantal vastgeroeste communicatiegewoonten bij het BIVV waren ontstaan, dat wij ervoor hebben geopteerd een nieuwe communicatiestrategie uit te dokteren.

11.01 David Geerts (sp.a): En temps normal, c'est vers le mois d'octobre que l'IBSR envoie le calendrier de ses campagnes pour l'année suivante afin de permettre à la police de se baser sur lui pour mener à bien ses opérations de contrôle. Or il n'aurait envoyé son calendrier pour 2010 que la semaine passée.

Le ministre confirme-t-il cet état de choses? À quoi est dû ce retard? Est-il imputable aux réformes internes à l'IBSR? Quelles sont les conséquences de ce retard pour la politique mise en œuvre en matière de contrôles routiers?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Une nouvelle stratégie de communication a été mise au point afin de tirer un trait

Het is duidelijk dat de uitwerking van een dergelijke nieuwe strategie de nodige voorbereidingstijd vraagt om ook de mensen van het BIVV, die het gewoon waren in een bepaald stramien te werken – voor hen was het het gemakkelijkst in datzelfde stramien te blijven werken –, ervan te overtuigen dat het ook enigszins anders kan en anders moet en dat het af en toe ook noodzakelijk is rekening te houden met andere actoren in het geheel van het veiligheidsbeleid.

De nieuwe strategie legt niet zozeer meer de nadruk op de campagnekalender als dusdanig, opgemaakt door het BIVV, waarnaar de anderen zich dan maar te schikken hadden, maar op het globale communicatieplan dat gebaseerd is op de analyse van de risicofenomenen en de risicogroepen, en op de wijze waarop daarover moet worden gecommuniceerd. Voorts wordt daarin bepaald welke media daarvoor het best in aanmerking komen. Als zodanig wordt er dus vooral naar gestreefd om enerzijds meer doelgroepgericht te werk te gaan en anderzijds toch op meerdere tijdstippen van het jaar te sensibiliseren voor grote thema's zoals het rijden onder invloed van alcohol, de snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel.

Het zou een verkeerde indruk wekken indien de politie enkel controles zou uitoefenen tijdens de BOB-campagnes of tijdens de gordel- en snelheidscampagnes en daarbuiten helemaal niets zou doen, zodat de subjectieve pakkans daalt. U begrijpt dat onze aanpak erop gericht is de verkeerscontroles een permanent karakter te geven. Zoals afgesproken in de task force Verkeersveiligheid, zullen die ook toenemen voor het rijden onder invloed van alcohol, snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel. Daarnaast zijn er speciale acties, bijvoorbeeld inzake het wegvervoer. Het belang van dat alles wordt bijvoorbeeld onderstreept door het feit dat de politie voortaan bij elke gewone controle ook de alcoholtest zal afnemen.

Een permanent niveau van verkeerscontroles betekent ook dat zowel de federale als de lokale politie zelf moet kunnen bepalen wanneer zij over de capaciteit beschikken om tot die controles over te gaan. Laten we daar zeer duidelijk over zijn: het is dus niet het BIVV alleen dat zal bepalen wanneer bepaalde controles plaatsvinden, er komt een wisselwerking waarbij het BIVV zich ook aansluit bij die controles en daar op gepaste wijze voor sensibiliseert.

Voor mij is het in de eerste plaats belangrijk dat de verkeerscontrolekalender van de federale verkeerspolitie en van de lokale politiediensten klaar is en ook goed is volgeboekt. Het BIVV zal er dan voor zorgen dat via de campagnes en acties en via de meest aangewezen kanalen wordt gesensibiliseerd. Dat neemt niet weg — ik geef dat grif toe — dat er eerder en meer met de politie diende te worden gecommuniceerd over de nieuwe communicatiestrategie en het communicatieplan dat effectief pas vorige maand in zijn definitieve plooi is gevallen.

Mijnheer Geerts, laat het duidelijk zijn dat het BIVV op de eerste plaats een ondersteunende functie heeft en dat de efficiëntie van de controles vereist dat het werk van de politie zo optimaal mogelijk moet kunnen worden georganiseerd.

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Uw visie omtrent de manier van communiceren is een mogelijke visie. U hebt geargumenteed dat u uw visie baseert op

sur une série d'habitudes complètement désuètes de l'IBSR en matière de communication, ce qui a bien sûr nécessité un certain délai de préparation.

La nouvelle stratégie met moins l'accent sur le calendrier des campagnes et davantage sur le plan global de communication, lequel est basé sur une analyse des phénomènes de risque et des groupes à risque ainsi que sur la manière dont il est opportun de communiquer à leur sujet, le but étant d'accomplir un travail qui soit plus axé sur les groupes cibles et de mener à plusieurs moments de l'année une campagne sur les grands thèmes: la conduite sous influence, les excès de vitesse et le port de la ceinture de sécurité.

Si la police n'effectuait des contrôles que pendant la campagne BOB, ça serait un mauvais signal. Il faut désormais veiller à ce que les contrôles aient un caractère permanent, ce qui signifie que la police devra en premier lieu déterminer elle-même si elle dispose de la capacité nécessaire pour effectuer ces contrôles. L'IBSR ne pourra décider lui-même au cours de quelles périodes ces contrôles devront être effectués. Il s'agira de mettre en place une interaction entre l'IBSR et la police des routes. La police devra d'abord fixer son calendrier de contrôles et ensuite l'IBSR pourra élaborer des campagnes de sensibilisation qui serviront de décor aux contrôles de police. L'IBSR remplira avant tout une fonction d'appui.

Je reconnais volontiers que ma communication avec les services de police au sujet de cette nouvelle stratégie aurait pu être meilleure.

11.03 David Geerts (sp.a): Sur le terrain, on ne partage pas le point de vue du ministre. Les zones de

een aantal permanente acties ter bevordering van de verkeersveiligheid. Ik stel alleen vast dat die visie op het terrein, in de zones, niet wordt gedeeld. De visie van de zones was dat men de campagnekalender normaal in oktober krijgt, terwijl men nu de actieplannen zelf heeft moeten opstellen, die naar de gemeenteraden zijn gegaan als bijlage bij de begroting, zonder eigenlijk te weten wat het was.

Ik ga akkoord met u dat hervormingen soms noodzakelijk zijn. Het zou niet goed zijn, mochten wij altijd in vastgeroeste systemen blijven zitten. Aan de andere kant stel ik hier vast — dat vind ik dubbel jammer — dat sensibilisatie en controle niet perfect op elkaar geënt zijn. Het spreekt natuurlijk voor zich dat er tijdens het jaar ook allerhande controles kunnen gebeuren, maar sensibilisatie en controle zijn voor mij communicerende vaten. Het feit dat die campagnekalender niet op tijd naar de zones is gegaan, heeft een lek veroorzaakt in een van die vaten.

11.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Geerts, de mensen van het BIVV moeten eens begrijpen dat men op het vlak van de verkeersveiligheid, als men efficiënt wil zijn, de maximale medewerking van de politiediensten nodig heeft. Afhankelijk van de mogelijkheden van de politiediensten moeten die projecten worden uitgewerkt die in de zevende basisopdracht van de politiediensten kunnen worden ingeschakeld. Men moet de campagne kunnen opbouwen met het oog op de mogelijkheden tot een efficiëntere controle door de politie.

De politie heeft meer te doen dan alleen haar taken met betrekking tot het wegverkeer. Wij moeten hun mogelijkheden optimaal benutten. Het is veel gemakkelijker om de programmering van sensibilisatiecampagnes aan te passen dan de werkwijze van de politie te organiseren rond wat het BIVV wil uitwerken. Zij hebben een ondersteunende rol. Om optimaal te kunnen werken, moeten wij optimaal met de politiediensten kunnen samenwerken. Dat is voor mij het belangrijkste uitgangspunt.

Het BIVV moet eens leren dat het noodzakelijk is om met andere diensten samen te werken. Blijkbaar hebben zij dat nog altijd niet begrepen. Daarom zal ik dat klaar en duidelijk herhalen zodat zij dat vanaf morgen zullen onthouden.

11.05 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben het met u eens dat de samenwerking tussen allerhande organisaties prioritair is. U zegt zelf dat de politie meer te doen heeft dan alleen de zevende basisfunctie te vervullen. Het is precies omwille van het feit dat in de zones meer gebeurt, dat men daar het beleid vaak ent op de sensibilisatiekalender van het BIVV. U bevestigt wat ik zeg, namelijk dat de politie zich achteraf, dat is heel spijtig, eigenlijk op de campagnekalender ent.

11.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Geerts, de politie is de draaischijf bij de controles. De politie moet niet dansen naar de pijpen van een paar mensen bij het BIVV. De politie moet haar planning uitwerken. Wanneer de politie bijvoorbeeld de tijd en ruimte vindt om speekseltesten uit te voeren omdat zij dat moeten doen, moet het BIVV, wanneer men een sensibilisatiecampagne over drugs organiseert, dat doen op het moment dat de politie tot de

police attendent le calendrier de l'IBSR pour planifier leurs opérations. Il faut donc veiller à une bonne harmonisation de la sensibilisation et des contrôles. C'est un système de vases communicants et un des deux vases est aujourd'hui percé parce que l'IBSR n'a pas envoyé à temps son calendrier des campagnes à la police des routes.

11.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: La police a toutefois d'autres tâches à accomplir que d'effectuer uniquement des contrôles routiers. C'est pourquoi les campagnes de l'IBSR doivent être organisées en fonction des possibilités de la police. Il est beaucoup plus aisé pour l'IBSR d'adapter son calendrier de campagne que pour la police d'adapter son fonctionnement. L'IBSR doit apprendre à coopérer avec d'autres services.

11.05 **David Geerts** (sp.a): C'est précisément parce que la police a encore d'autres tâches à accomplir qu'elle organise les contrôles routiers en fonction du calendrier de l'IBSR.

11.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: La police constitue la plaque tournante des contrôles! Elle ne doit tout de même pas se plier aux souhaits de quelques personnes de l'IBSR.

controle kan overgaan en niet omgekeerd. Dat moet klaar en duidelijk zijn: ik kom daar ten overstaan van het BIVV niet meer op terug. Als de politie haar werk niet naar behoren kan doen, kunnen de controles op het vlak van de verkeersveiligheid niet efficiënt gebeuren. Daarvan moeten wij eindelijk eens overtuigd geraken.

11.07 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik repliceer nog een keer, dan stop ik ermee.

Ik woon in een gemeente met 40 000 inwoners. Wij hebben 69 agenten waarvan er 6 tot 7 met het verkeer bezig zijn. Wij hebben ook andere prioriteiten. Wij wonen gelukkig in een landelijke zone waar het vrij rustig is. Bij de opmaak van de begroting en van de kalender stel ik echter vast dat, terwijl wij alles zelf moeten uitvinden, het veel gemakkelijker is om voor een deel richtlijnen te krijgen en om voor een deel conformiteit te hebben met de naburige zones.

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

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Magda Raemaekers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verplicht dragen van een fluohesje" (nr. 19033)
- de heer **Roland Defreyne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verplicht dragen van een fluohesje" (nr. 19279)

12 Questions jointes de

- Mme **Magda Raemaekers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port obligatoire d'un gilet fluo" (n° 19033)
- M. **Roland Defreyne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port obligatoire d'un gilet fluo" (n° 19279)

12.01 Magda Raemaekers (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik vernam dat u kleuters en kinderen van de lagere school wil verplichten om een fluohesje te dragen tussen 16 u 00 en 09 u 00, en dat van 1 oktober tot eind maart. Op die manier wil u natuurlijk – dat is ook begrijpelijk – het aantal jonge verkeersslachtoffers doen dalen. Er moet inderdaad iets gebeuren op het vlak van verkeersveiligheid.

Hoewel u eerst geen voorstander was van dat initiatief, lijkt u nu geneigd het toch te volgen en over te stappen van een promotie naar een verplichting om kinderen zichtbaarder te maken met een fluohesje.

Verleden jaar werd in mijn gemeente Herk-de-Stad een kleine veiligheidscampagne gevoerd hebben. Aan alle 65-plussers hebben wij een fluohesje cadeau gedaan. Ik kan u verzekeren dat het door de overgrote meerderheid gedragen wordt, hoewel het geen verplichting was, maar een aanbeveling. Ik zeg u dat maar, want uw voorstel zal met beide handen aangegrepen worden.

Ik juich het dan ook ten zeerste toe als u daar een verplichting van zou willen maken. Voor kinderen en jongeren is een verplichting toch wel nodig.

Mijnheer de staatssecretaris, toch heb ik nog enkele vragen voor u.

Vanaf wanneer denkt u die verplichting te kunnen invoeren? Voor de

11.07 David Geerts (sp.a): Le calendrier de la police est nettement plus facile à établir si l'on se base sur celui de l'IBSR, y compris en vue d'une coopération entre zones.

12.01 Magda Raemaekers (sp.a): Le secrétaire d'État veut obliger les enfants jusqu'à 12 ans y compris à porter un gilet fluo entre 16 h et 9 h, et du 1^{er} octobre à la fin mars. J'applaudis à cette initiative.

Quand cette obligation entrera-t-elle en vigueur? Pourquoi ne pas l'imposer à tous les jeunes en âge scolaire? Une obligation durant toute l'année ne serait-elle pas plus explicite? Les gilets fluo pourront-ils être mis gratuitement à disposition?

huidige winterperiode is het natuurlijk te laat, maar kunnen wij ervan op aan dat dit vanaf volgend schooljaar zal gebeuren?

U spreekt van een verplichting voor kleuters en kinderen van de lagere school. Het staat vast dat dit een zeer goede zaak is. Maar waarom spreekt u niet over een verplichting voor elk schoolgaand kind of elke schoolgaande jongere? Het zijn voornamelijk de leerlingen van het secundair onderwijs die zich alleen of in groep verplaatsen. De kleuters worden nog meestal begeleid; dat is normaal. De leerlingen van het secundair onderwijs lopen dan ook een groter risico dan de kleine kinderen. Ik spreek trouwens uit ondervinding, want ik woon vlakbij een scholengemeenschap met zowat 3 000 schoolgaande kinderen per dag in Herk-de-Stad. Ik ondervind dus dagelijks de gevaren die de jongeren moeten doorstaan om zich daar door het verkeer te loodsen. Dan mag de politie daar nog aanwezig zijn, het blijft altijd een groot gevaar. Daarom vraag ik of u overweegt om ook voor die groep een verplichting in te voeren.

Waarom beperkt u zich tot de periode van oktober tot maart? Zou het niet beter zijn om de verplichting in te voeren voor het volledig schooljaar? Ook in april en mei is het soms nog zeer regenachtig en heel moeilijk in het verkeer.

Voorziet u in een gratis terbeschikkingstelling van die hesjes of moeten de ouders dat bekostigen? Indien zij dat zelf moeten betalen, voorziet u dan in een toelage? Indien dat het geval is, hoe zult u het dan in de praktijk realiseren om aan de kinderen dat fluohesje te geven? Misschien kan dat via de gemeentes of in overleg met de provincies en de gemeentes, zoals wij dat gedaan hebben voor de 65-plussers.

Mijnheer de staatssecretaris, ik vind het in elk geval een prachtig voorstel.

12.02 Roland Defreyne (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, u stelde voor het dragen van een fluohesje te verplichten. Daar kunnen wij inkomen, want verkeersveiligheid moet hoog op de agenda blijven staan. Een betere zichtbaarheid in het verkeer kan daar zeker toe bijdragen.

De bescherming van de jongste weggebruikers, een zeer kwetsbare groep, is zeker een even grote prioriteit. In dit verband werd al verschillende keren gevraagd of het verplicht dragen van een fietshelm niet overwogen kan worden. Ik heb hierover 4 vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, hoe meent u het dragen van een fluohesje door kinderen te kunnen afdwingen? Zal het invoeren van die verplichting voorafgegaan worden door een sensibilisatiecampagne?

Ten tweede, vreest u niet dat een periodieke invoering – namelijk tussen 16 uur en 9 uur en van 1 oktober tot 31 maart – van deze verplichting voor verwarring kan zorgen bij leerlingen en ouders?

Ten derde, overweegt u ook het verplicht dragen van een fietshelm door diezelfde doelgroep?

12.02 Roland Defreyne (Open Vld): Le port obligatoire d'une veste fluo-réfléchissante par les enfants, proposé par le secrétaire d'État, devrait renforcer la sécurité routière des jeunes usagers de la route.

Comment cette obligation sera-t-elle imposée? Sera-t-elle précédée d'une campagne de sensibilisation? La proposition de rendre le port obligatoire uniquement à certains moments et d'octobre à fin mars ne risque-t-elle pas de semer la confusion? Le secrétaire d'État envisage-t-il également d'imposer le casque vélo aux enfants?

Ten vierde, indien niet, kunt u dan uitleggen waarom het dragen van een fluohesje verplicht moet worden terwijl het dragen van een fietshelm niet verplicht wordt?

12.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Raemaekers, mijnheer Defreyne, in het krantenartikel waarnaar u verwijst zijn de uitspraken die ik gedaan heb in verband met het fluohesje een beetje te expliciet weergegeven. Men laat het overkomen alsof het om een concreet en definitief voorstel gaat om in de wegcode in te schrijven dat kleuters en kinderen van de lagere school verplicht een fluohesje moeten dragen.

Ik blijf bij mijn standpunt dat er een voldoende groot draagvlak moet bestaan bij kinderen, adolescenten, ouders en schoolverantwoordelijken vooraleer een dergelijke verplichting via de wegcode kan worden ingevoerd. Met andere woorden, een groot deel van de schoolgaande jeugd moet reeds spontaan zo'n fluohesje dragen vooraleer er sprake van kan zijn om dit in de wegcode te gaan verplichten. Als het in de wegcode staat, moet het immers ook door de politie gecontroleerd worden. Wij weten dat de handhaving van het niet dragen van een fluohesje door de politie in de praktijk een onbegonnen werk is, om de eenvoudige reden dat ik het nog niet zie gebeuren dat politiemensen processen-verbaal zullen opmaken tegen minderjarige kinderen. Dat is het praktische bezwaar.

Ik denk meer en meer aan een verplichting. Dat heb ik ook duidelijk gezegd in het krantenartikel. Ik had het over een periode van begin oktober tot eind maart. Ik vermeldde ook vanaf vier uur, maar uit de reacties van de scholen heb ik ondertussen begrepen dat het best om half vier zou beginnen. 's Ochtends was het tot negen uur, omdat de meeste kinderen om negen uur op school zijn.

De verplichting tot het dragen van fluohesjes moet er komen vanuit de scholen en de scholengemeenschap. Ik heb aan de scholen en de scholengemeenschappen gezegd dat wij in elk geval initiatieven zullen nemen naar de onderwijskoepels en het onderwijs. Ik geef er de voorkeur aan om zulks in het schoolreglement op te nemen.

Wij moeten het verder stimuleren. Dat is duidelijk. Wij moeten er ook de ouderverenigingen bij betrekken. Wij moeten de scholen voldoende onder druk zetten om het dragen van de fluovestjes te bevorderen. De koepelorganisaties en de verantwoordelijken voor de organisatie van het onderwijs moeten zelf laten horen in welke mate zij ten opzichte van de leerlingen via het schoolreglement reglementerend kunnen optreden.

Mijnheer Defreyne, wat de helmen betreft volg ik in feite ook dezelfde redenering. Ook het dragen van een helm zullen wij stimuleren. Het dragen van helmen is inderdaad beschermend en in sommige gevallen misschien nog nuttiger dan het fluovestje zelf. Van de allerkleinsten kan men vrij gemakkelijk verkrijgen dat de fietshelm wordt gedragen, maar ook daarvoor willen wij via de scholen werken. Wij zullen ook daarvoor een sensibiliseringscampagne organiseren en acties voeren voor de scholen, via het BIVV – ik zie dat het BIVV niet meer geïnteresseerd is – om daartoe te komen. Wij moeten die sensibiliseringscampagnes wel voeren in het begin van een schooljaar, precies om de scholen en de scholengemeenschappen ertoe aan te zetten om er effectief gebruik van te maken.

12.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Mes déclarations ont été reproduites trop explicitement par un quotidien. Il ne s'agit pas d'une proposition concrète tendant à rendre obligatoire cet accessoire. Avant qu'une obligation soit possible, le projet devra en effet d'abord bénéficier d'un soutien suffisamment large de façon à ce qu'une grande partie des jeunes scolarisés portent spontanément un gilet fluo. Il est en effet impossible pour la police de contrôler ce type d'obligation et de dresser un procès-verbal à un mineur.

C'est la raison pour laquelle je suis favorable à ce que les écoles imposent le port d'une veste fluorescente à leurs élèves, en inscrivant par exemple cette obligation dans le règlement scolaire. Je compte prendre des initiatives pour encourager les écoles dans ce sens. J'impliquerai les associations de parents, les écoles et les organisations de coordination et examinerai avec elles les options envisageables.

Je suis également le même raisonnement en ce qui concerne les casques pour les cyclistes, à savoir rendre le port du casque obligatoire par l'intermédiaire des écoles et encourager celles-ci à suivre cette politique par le biais de campagnes de sensibilisation et d'actions. Il est préférable de mener ces campagnes avant la rentrée des classes.

12.04 Magda Raemaekers (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, alles wat u doet om kinderen en jongeren te beschermen, is natuurlijk meegenomen.

Zult u met de minister van Onderwijs overleg plegen?

12.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De organiserende koepels moeten in het geheel worden erkend. Als wij van hen respons krijgen, moeten wij naar de ministers van Onderwijs stappen. Wij moeten immers alle scholen bij het project betrekken. Ik zou niet graag hebben dat ik met de onderwijsministers over hun bevoegdheden in conflict kom.

Ik wil dus op de eerste plaats ter zake de koepels erkennen.

12.06 Magda Raemaekers (sp.a): Zult u tussenkomen of kan de overheid tussenkomen voor het gratis ter beschikking stellen van de vestjes voor kinderen? Wij hebben dergelijke vestjes ook voor de 65-plussers verkregen. Wij hebben het project toen gekregen. De gelegenheid is toen met beide handen aangegrepen.

Mijnheer de staatssecretaris, het is slechts een vraag naar u. Het is immers een prachtig project, mocht u het kunnen verwezenlijken.

12.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Wij zullen bekijken welke financiële mogelijkheden wij ter zake hebben. Ik weet echter ook dat er kandidaat-sponsors zijn die ons bij de verwezenlijking van het project zullen helpen. Dat is zeker.

12.08 Magda Raemaekers (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, het is in ieder geval een prachtig project, mocht u het kunnen verwezenlijken.

Ik dank u voor uw antwoord.

12.09 Roland Defreyne (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben het met u eens dat regels maar nuttig zijn, en dat is in het algemeen zo, wanneer ze gedragen worden door de samenleving, wanneer ze kunnen afgedwongen worden en vooral ook wanneer ze op een regelmatige en ordelijke manier kunnen gecontroleerd worden. De politie opzadelen met regels die in de praktijk niet kunnen worden gecontroleerd, brengt alleen overlast met zich mee en leidt eigenlijk tot niets. Ik vind het goed dat wij via een sensibiliseringscampagne het dragen van zowel het fluohesje als de fietshelm ingang zouden kunnen doen vinden bij het jeugdige publiek.

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

Le **président**: M. Flahaux a reporté sa question n° 19091.

12.04 Magda Raemaekers (sp.a): Tout ce qui peut contribuer à une meilleure protection des enfants est positif. Le secrétaire d'État se concertera-t-il avec les Régions et les Communautés?

12.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je mènerai d'abord une concertation avec les organisations faitières de l'enseignement et ensuite avec les ministres communautaires.

12.06 Magda Raemaekers (sp.a): Les vestes fluo-réfléchissantes pourraient-elles être mises à disposition gratuitement?

12.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'examinerai les possibilités en la matière. Nous pourrions probablement faire appel à des sponsors.

12.08 Magda Raemaekers (sp.a): En tout cas, j'estime qu'il s'agit d'un projet magnifique.

12.09 Roland Defreyne (Open Vld): Je pense comme le secrétaire d'État qu'il faut une assise. C'est pourquoi l'idée d'élargir cette assise par le biais de la sensibilisation me semble pertinente à la fois pour le port d'une veste fluorescente, mais également pour celui d'un casque pour les cyclistes.

De **voorzitter**: De heer Flahaux heeft zijn vraag nr. 19091 uitgesteld.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

over "de uitspraken van een koninklijke prins inzake het verkeersbeleid" (nr. 19189)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraken van prins Laurent inzake verkeersveiligheid" (nr. 19258)

13 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les déclarations d'un prince royal concernant la politique en matière de circulation routière" (n° 19189)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les propos tenus par le prince Laurent en matière de sécurité routière" (n° 19258)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik stel u een vraag over de uitspraken van een koninklijke prins inzake het verkeersbeleid. Ik spreek bewust over een koninklijke prins om geen verwarring te stichten met het andere soort prinsen dat wij in deze periode soms wel eens ontmoeten.

Prins Laurent is, zoals u wel weet, een echte autoliefhebber en een snelheidsduivel bij uitstek. Hij komt nu op voor veiliger verkeer. Dat is dus een zeer goede zaak, zou men denken. Hij heeft echter wel een beetje de perceptie tegen, want het beeld dat wij van de prins hebben in zijn Ferrari, waarmee hij de oprijlaan van het Koninklijk Paleis opscheurt, achtervolgt ons nu. Blijkbaar wil hij af van dat imago. Dat is een goede zaak. Daarom heeft hij besloten om zijn visie te geven over mobiliteit en verkeersveiligheid.

Een van zijn opmerkelijke voorstellen is het invoeren van een speciaal rijbewijs voor iedereen die met een snelle wagen rijdt, daarmee bedoelt hij een wagen die 300 kilometer per uur haalt. Hij stelt dat dit toch niet hetzelfde is als een auto die 100 kilometer per uur kan. Blijkbaar is hij vergeten dat de maximumsnelheid in ons land op 120 kilometer per uur ligt. Dat is blijkbaar bijzaak.

Zijn grote bezorgdheid betreffende drugs en alcohol achter het stuur, ondersteunen wij ten volle, maar u begrijpt dat wij niet alles kunnen ondersteunen. Ook het feit dat kinderen hem erop moeten attent maken dat hij zijn gordel vergeet om te doen, is ook niet meteen een voorbeeld.

Wij hadden nu eens een groene prins, tenminste een prins met groene ideeën. Ik stel vast dat hij over elektrische wagens, waarvan iedereen toch de mond vol heeft, zegt dat ze niet echt veilig zijn, want dat ze te stil zijn, dat men ze bijna niet hoort aankomen.

Als extra tip moeten wij nog meenemen dat wij tijdens de paartijd extra aandacht moeten hebben voor de dieren die zich voortplanten en dat wij extra traag moeten rijden.

Dat was in een notendop het actieplan.

Mijnheer de staatssecretaris, er zijn daarop wat reacties gekomen. Het BIVV, waarover de heer Geerts het daarnet had, moest even slikken. Touring vond dit totaal misplaatst. Zelfs de regering fronste de wenkbrauwen. Ik las in hetzelfde magazine dat u zijn verkeersadvies met veel belangstelling hebt gelezen. Daar stond nog bij: "zegt een cynische staatssecretaris".

Het woord "cynisch" vraagt om wat meer verduidelijking. Ik had graag uw standpunt gekregen betreffende de uitspraken van de koninklijke prins en betreffende de mogelijke impact op de bevolking.

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Le prince Laurent a récemment fait part de sa vision en matière de sécurité routière. Il a plaidé en faveur d'un permis de conduire spécial pour les voitures rapides, a admis oublier de porter sa ceinture de sécurité, a déclaré que les voitures électriques manquent de sécurité parce qu'on ne les entend pas approcher et a conseillé de ralentir durant les périodes de reproduction pour protéger les animaux.

Ces déclarations ont suscité quelques froncements de sourcils du côté du gouvernement, de l'IBSR et de Touring. Quelle est l'opinion du secrétaire d'État?

13.02 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, toen ik het artikel in *Het Laatste Nieuws* las “Prins Laurent geeft verkeersadvies: ik kijk extra uit in de paartijd” meende ik even dat het om zijn eigen paartijd ging. Dan stelde ik echter vast dat het over de dieren ging.

Als ik zulke dingen lees, mijnheer de staatssecretaris, ben ik geneigd te zeggen: hoe meer de koninklijke prinsen zoiets zeggen, hoe beter, want hoe meer de mensen inzien dat wij af moeten van het instituut van de monarchie. Wanneer ik dan vaststel dat het over verkeersveiligheid gaat, heb ik eerlijk gezegd liever dat hij zijn mond houdt.

Uit de pers heb ik vernomen dat er ook in de regering wenkbrauwen werden gefronst en dat men zich bij het BIVV 's morgens heeft verslikt in de koffie. Graag krijg ik dus van u toch enige commentaar over de zaak.

13.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik heb de opinies van Zijne Koninklijke Prins, Laurent van België, over het wegverkeer en de verkeersveiligheid, net zoals u, via de pers vernomen. Toen ik door journalisten om een reactie werd gevraagd, heb ik geantwoord – ik weet niet of dat cynisch is – dat ik de opinies van de prins met aandacht heb gelezen en dat ik er verder geen commentaar op geef.

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik denk dat mijn antwoord duidelijk genoeg is. Ik voeg er eenvoudig aan toe dat het verkeersreglement in België voor iedereen geldt, voor de automobilist, de motorrijder, de fietser, de voetganger en elke andere weggebruiker. Ik denk niet dat ik daarover meer hoeft te zeggen.

13.04 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik zou u voor uw uitgebreide antwoord hebben willen bedanken. Uw antwoord was echter niet uitgebreid.

U hebt gewoon geantwoord dat u de uitspraak hebt gelezen. U hebt echter niet op de vragen geantwoord, met name wat uw mening ter zake is en of de uitspraak een mogelijke impact op de bevolking heeft.

Mijnheer de staatssecretaris, in hetzelfde artikel stond ook het volgende: “Als de prins tegenover je zit, vraag je je af waarom hij niet gewoon een man met een eigen mening, een eigen gezicht mag zijn die toevallig prins is.”

Wanneer men de uitspraken leest, weet men wel waarom hij geen dergelijk persoon mag zijn. Voor iemand die een dotatie van 300 000 euro zomaar krijgt, is het soms beter te zwijgen. Onze prins heeft heel veel zin voor humor. Ik hoop dat wij zijn uitspraken die hij als een man met een voorbeeldfunctie geeft, in voormelde optiek kunnen kaderen. Echte getuigenissen van een voorbeeldfunctie zijn zijn uitspraken immers jammer genoeg niet.

Het is jammer dat u blijkbaar bang bent om een duidelijke mening over de kwestie te geven. Mochten wij dergelijke verklaringen afleggen, zou de kritiek enigszins duidelijker zijn.

13.02 Jan Mortelmans (VB): Si le prince Laurent fait de telles déclarations, de plus en plus de gens seront convaincus de la nécessité d'abolir la monarchie. Il ferait mieux de se taire à propos de la sécurité routière. Ses déclarations n'ont pas été bien accueillies par l'IBSR ni par le gouvernement.

Comment le secrétaire d'État réagit-il à tout cela?

13.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai appris par la presse l'opinion du prince Laurent au sujet de la circulation et de la sécurité routière. J'ai d'ailleurs déjà dit aux journalistes que j'avais lu ses commentaires avec beaucoup d'attention et que je m'abstiendrais de tout autre commentaire. Je voudrais seulement ajouter qu'en Belgique, le code de la route s'applique à tout le monde, sans exception.

13.04 Patrick De Groote (N-VA): Je regrette que le secrétaire d'État refuse de commenter ces déclarations. Le prince Laurent n'est pas le premier citoyen venu exprimant des opinions. Pour 300 000 euros, il pourrait se taire. Il a un rôle d'exemple qu'il ne remplit pas au mieux. Si nous devons tenir de tels propos, nous croulerions sous une avalanche de critiques.

13.05 Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij volledig aan bij de repliek van mijn collega, hoewel ik op één punt van mening verschil. Men zou de prins moeten verplichten met de dotatie, die hij krijgt, verkeersveiligheidscursussen te volgen. Er zijn, vermoed ik, ook in Brussel verkeersparken. In het Rivierenhof in Antwerpen is er zo een waar kinderen met gocarts rijden en op een speelse en ludieke manier met de verkeersregels leren omgaan. Ik stel voor die suggestie in het verslag op te nemen. Misschien moeten we er eens over nadenken samen een resolutie in te dienen om de prins dat te laten doen.

13.05 Jan Mortelmans (VB): Je propose que le prince finance avec ses dotations quelques cours d'éducation routière sur piste à l'intention des enfants. Nous devrions peut-être l'y encourager dans une résolution.

Le **président:** Le document étant public, je ne doute pas qu'il écoutera votre conseil.

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

14 Vraag van mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrijstellingen voor het dragen van de autogordel" (nr. 19270)

14 Question de Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dispenses pour le port de la ceinture de sécurité" (n° 19270)

14.01 Magda Raemaekers (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, in ons land zouden meer dan 300.000 Belgen een attest hebben dat hen vrijstelt van gordeldracht. Net als u vind ik het van immens belang dat iedereen in de wagen een autogordel omdoet. De cijfers tonen immers dat we in ons land nog niet echt op de goede weg zijn. Slechts 80 % van de Belgen draagt immers altijd de gordel voorin, amper 44 % klikt zich ook achterin vast. In onze buurlanden halen ze echter cijfers tot 95 %. Indien we ook in ons land dit cijfer zouden behalen zouden we jaarlijks heel veel mensenlevens kunnen redden. De gordel is immers de goedkoopste manier om het aantal verkeersdoden te doen afnemen. Ik ben het dan ook volledig eens met de nieuwe sensibilisatiecampagne voor het dragen van de gordel en juich dit bijkomend initiatief dan ook toe.

14.01 Magda Raemaekers (sp.a): Plus de 300 000 Belges possèdent une attestation les exonérant du port de la ceinture de sécurité. D'après le secrétaire d'État, ce chiffre est trop élevé. Il serait toutefois erroné de pointer ici du doigt les médecins. En l'absence de directives, ces derniers travaillent en effet dans le vide. Ils peuvent délivrer une dispense pour n'importe quel motif.

U hebt echter gelijk dat dure campagnes geen zoden aan de dijk zullen zetten als er geen verandering komt in de manier van het afleveren van die attesten. Ik ben vele jaren schepen van Sociale Zaken en OCMW-voorzitter geweest en ik ken die attesten en weet hoe gemakkelijk ze afgeleverd worden. Bovendien – dat is een van de redenen waarom er zoveel vrijstellingen worden gegeven – zijn er tot nu toe geen richtlijnen voor de dokters of geneesheren om zulke attesten of voorschriften af te leveren. De meeste attesten worden trouwens afgeleverd met een onbeperkte geldigheidsduur. Hierin zou ook verandering moeten komen. Men zou bijvoorbeeld minstens om de drie jaar, wanneer een arts verbetering zou zien in de toestand van de betrokkene, dit attest opnieuw moeten aanvragen.

La majorité des dispenses sont en outre d'une durée illimitée.

Quand le ministre envisage-t-il une concertation avec les médecins de manière à élaborer un cadre pour la prescription des dispenses? Le cadre aura-t-il des effets rétroactifs afin de pouvoir contrôler les dispenses actuelles? Comment le ministre compte-t-il relever le seuil pour la demande d'une dispense?

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook enkele vragen. Wanneer plant u overleg met de artsen om een strikt kader te creëren voor het uitschrijven van de vrijstellingen van het dragen van de autogordel? Bent u van plan om ook met terugwerkende kracht te werken zodat er controle mogelijk is op de attesten die reeds werden afgeleverd, zeker die van onbeperkte duur? Hoe wil u de drempel om een vrijstelling aan te vragen verhogen? Ik heb nog een bijkomende vraag die niet in de schriftelijke vraag stond. Dit weekend las ik in de krant dat men in de politiezone Bilzen-Hasselt-Riemst probeert mensen die de gordel

Que pense le secrétaire d'État des contrôles effectués à l'aide de jumelles? Dans la zone Bilzen-Hasselt-Riemst, cette technique permet de prendre pas moins de 27 conducteurs en défaut par jour.

niet dragen te strikken met grove middelen, namelijk met de verrekijker. In België is dit nog niet ingeburgerd, in Frankrijk wel.

Dat is een nieuwe manier die zij willen inbrengen voor controle op het dragen van de autogordel. Ik moet nog eens nalezen wat de krant zegt, maar ik geef u mee dat er op één dag liefst 27 chauffeurs betrapt werden in die zone. Dus u hebt gelijk wanneer u stelt dat u daar iets aan moet doen.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik nog een bijkomende vraag, waarvan ik niet weet of u erop kunt of wilt antwoorden.

Wat denkt u over het controleren met een verrekijker? Ik denk dat dit voor België een primeur is.

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Hoe hebben andere landen de problematiek van de vrijstelling om medische redenen voor het dragen van de veiligheidsgordel aangepakt? Duitsland, Spanje, Zwitserland, Denemarken en Finland hebben ongeveer hetzelfde systeem als het onze. Nederland, Frankrijk en Oostenrijk hebben een medische overheidscontrole ingebouwd. Eigenaardig genoeg kreeg ik uit die landen geen gegevens over het aantal verleende vrijstellingen. Wij kunnen het Belgische cijfer van 250 000 permanente vrijstellingen die sinds 1975 werden verleend, of van de 2 500 permanente vrijstellingen die in 2007 werden toegekend, niet vergelijken en concluderen of er al dan niet te veel vrijstellingen door de artsen werden afgeleverd.

Wij stellen enkel vast dat het overgrote deel van de aanvragers voor de vrijstelling tussen 55 en 65 jaar oud is, een leeftijd waarop medische kwaaltjes optreden. De boodschap moet zijn dat het altijd beter is om de gordel te dragen, zelfs bij medische aandoeningen waarbij men gemakshalve een vrijstelling verkrijgt van de huisarts of de behandelende arts.

Daarom meende ik dat de artsen best over een leidraad zouden beschikken met informatie over het belang van het dragen van een gordel en de beperkte draagwijdte van de vrijstelling van de gordel om medische redenen. Ik denk eraan om een lijst van aandoeningen die in aanmerking komen als meest voorkomende medische redenen, te laten opstellen. De lijst zal een aanbeveling zijn, waardoor de arts een betere inschatting kan maken in welk beperkt aantal gevallen hij een medisch attest tot vrijstelling kan geven. Ik geef opdracht aan het CARA, een onderdeel van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, om de leidraad in overleg met de medische wereld op te stellen.

Wat de terugwerkende kracht en de controle betreft, is het theoretisch mogelijk om een nieuw model van vrijstelling te bepalen en een overgangstermijn te bepalen waartegen alle oude modellen moeten worden omgezet, op voorlegging van een nieuw medisch attest. Daarbij zou de aanvraag van deze vrijstelling ook betalend kunnen worden gemaakt om de kosten te dekken. Ik heb daarover nog geen beslissing genomen. Ik zal dit in elk geval laten onderzoeken in het licht van de geplande vernieuwing van de rijbewijzen via het bankkaartmodel. Over deze aangelegenheid zal in elk geval in de loop van de volgende maanden een beslissing worden genomen.

14.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Certains pays appliquent le même système que nous. Certains pays dont les Pays-Bas ont mis en place un contrôle médical par les pouvoirs publics. Je ne dispose pas de chiffres étrangers sur le nombre de dispenses. Il m'est donc impossible de savoir si, par comparaison, la Belgique en délivre beaucoup ou non.

La grande majorité des demandeurs de dispense a entre 55 et 65 ans, un âge où on commence à rencontrer quelques petits problèmes de santé.

Le message aux citoyens est clair: il est toujours préférable de porter la ceinture, même en cas de problèmes de santé. Il faudrait définir une ligne de conduite à l'intention des médecins et leur procurer notamment une liste des affections susceptibles d'entraîner une exemption de port. Cette liste devrait aider les médecins à mieux faire la part des choses. Je chargerai le CARA et l'IBSR d'établir la liste en concertation avec le corps médical.

Théoriquement, il devrait être possible de créer un nouveau modèle de dispense et de définir une période transitoire. La demande pourrait aussi être payante de manière à couvrir les frais. Je demanderai à mon administration d'étudier la question.

Wat de verhoging van de drempel betreft, moet ik zeggen dat wij al een hele stap vooruit gaan als wij een lijst van aandoeningen kunnen vastleggen waarvoor een vrijstelling moet worden gegeven, rekening houdend met het engagement van de medische wereld ter zake.

Wij zullen nagaan wat dit oplevert, want ik ga ervan uit dat het artsencorps zelf volgens de deontologische regels handelt en alleen medische attesten aflevert als dit werkelijk noodzakelijk is, gesteld dat zij uiteraard een medisch verantwoorde lijst ter beschikking hebben. Tegenwoordig hebben de artsen geen of onvoldoende informatie. Een leidraad zal zeker en vast welkom zijn om het aantal in de toekomst te beperken.

Ik wijs erop dat wij morgen met een nieuwe campagne met betrekking tot het gebruik van de gordel starten.

U had ook een vraag over de verrekijker. Het is juist dat dit in Frankrijk reeds op een spectaculaire manier gebeurt. Ik heb het verslag op televisie ook gezien. Dat kan interessant zijn, maar het is uiteindelijk de politie die de keuze moet maken. De mogelijkheid van controle met een professionele verrekijker is een zaak die ik via de verbindingsofficier Mobiliteit aan de politiediensten zelf zal doorspelen om na te gaan of zij ervoor gewonnen zijn om het Franse voorbeeld te volgen.

U moet weten dat er per jaar meer dan 100 000 processen-verbaal worden opgesteld voor het niet dragen van de gordel. Dat is niet zo onbelangrijk als men zou kunnen denken. Het kan alleszins zeker en vast nog worden verbeterd.

De **voorzitter**: Het incident is gesloten, tenzij mevrouw Ramaekers nog wil repliceren?

14.03 Magda Raemaekers (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw uitvoerig antwoord, waarmee ik tevreden ben.

U neemt nogmaals een schitterend initiatief. Ik kan niet anders dan zeggen dat dit heel goed is. Ik juich dat ook toe.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.58 heures.*

La liste des affections mise à disposition des médecins servirait à instaurer un seuil pour les demandeurs.

L'utilisation d'une longue-vue afin de repérer le non-respect du port de la ceinture peut être utile mais relève essentiellement de la police. Je transmettrai cette suggestion à la police par l'intermédiaire de l'officier de liaison. Permettez-moi de signaler en passant que chaque année, plus de 100 000 procès-verbaux sont dressés pour non-respect du port de la ceinture.

14.03 Magda Raemaekers (sp.a): J'applaudis à l'initiative du secrétaire d'État.