

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

du

MERCREDI 15 FÉVRIER 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 FEBRUARI 2012

Namiddag

La séance est ouverte à 14.29 heures et présidée par M. Christophe Bastin.

De vergadering wordt geopend om 14.29 uur en voorgezeten door de heer Christophe Bastin.

01 Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les voitures vertes" (n° 8770)

01 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de groene wagens" (nr. 8770)

01.01 **Olivier Destrebecq** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, à la suite des contraintes budgétaires, nous avons été forcés d'abroger les primes sur les voitures peu polluantes. Selon un article du journal *Le Soir* du 5 janvier 2012, le consommateur devrait donc se tourner vers des motorisations plus traditionnelles et plus puissantes, vendues au même prix ou moins chères que les voitures écologiques. Et d'après les professionnels du secteur, ce sont les ventes de voitures hybrides qui pourraient le plus en souffrir.

Le risque potentiel est que les bénéfices écologiques de la mesure abrogée ne s'estompent sur le moyen et le long terme. En effet, en l'absence de mesures, les citoyens n'hésiteront pas à se tourner vers des véhicules plus polluants et les émissions de CO₂ du parc automobile belge augmenteront. En outre, j'observe qu'il n'existe aucune mesure favorisant le développement des voitures entièrement électriques. Ces voitures ont pourtant l'avantage de n'émettre directement aucun gaz et d'être parfaitement "silencieuses", même si cela peut occasionner certains risques pour les piétons ou les cyclistes de ne pas entendre ou voir arriver les véhicules.

Les constructeurs relèvent à cet égard que la raison principale de la stagnation des ventes est l'insuffisance des bornes de rechargement. De plus, ils souhaiteraient la mise en place de mesures telles que l'absence de tarification des places de parking dans les centres-villes. Cette absence de mesures me semble interpellante.

Le secteur automobile a pris acte de la suppression des écoprimes en raison de la crise financière. Il ne comprendrait pas qu'aucune décision n'intervienne en matière de voitures électriques et hybrides. Ce type de motorisation est l'avenir du secteur et, pour l'instant, aucun signe positif ne lui est envoyé, aucune décision n'est annoncée.

Monsieur le secrétaire d'État, je ne doute pas que vous ayez déjà exploré quelques pistes dans ce domaine. Si vous pouviez nous les exposer, cela pourrait permettre de rassurer le secteur.

Pour information, ma collègue Valérie De Bue avait participé à un colloque organisé par la FEB en janvier 2011.

On avait évoqué la mise en place d'un masterplan relatif à la mobilité électrique. Je souhaitais savoir si vous aviez été sensibilisé à cette question par le secteur. Des pistes sont-elles en train d'être explorées?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Destrebecq, certaines primes, comme celles qui sont destinées à encourager l'achat de voitures électriques, n'ont pas été supprimées. Ainsi, la réduction fiscale de 30 % lors de l'achat de voitures mixtes et minibus électriques et celle de 15 % pour l'achat de motocyclettes, tricycles et quadricycles sont maintenues en 2012.

Je partage votre souci quant au soutien au développement technologique et à la mise sur le marché de véhicules électriques. C'est pourquoi mon administration élabore un masterplan national en vue de stimuler la mobilité électrique. Le pilotage est assuré par le SPF Économie en collaboration avec d'autres administrations fédérales concernées, mais également avec les Régions et des *stakeholders* (par exemple, la Febiac). Treize domaines d'action ont été délimités, parmi lesquels les incitants *easy mobility* et des mesures relatives à l'infrastructure de recharge. Les travaux relatifs au masterplan se sont achevés le 26 janvier. J'attends maintenant le rapport final de l'administration.

J'espère que, sur cette base, nous pourrions dégager des pistes d'action à court terme, qui soient évidemment possibles du point de vue budgétaire, afin de développer de la manière la plus opportune ces secteurs extrêmement importants pour l'avenir.

01.03 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

Vos services travaillent sur ce projet; c'est une très bonne nouvelle. Pourriez-vous me donner une date butoir?

01.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je suis très réticent à vous en donner une, parce que les Régions et d'autres partenaires sont aussi impliqués. Bien entendu, plus nous irons vite, mieux cela vaudra!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les testeurs d'haleine" (n° 8915)

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ademtester" (nr. 8915)

02.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la presse faisait état le 20 janvier de l'utilisation erronée par la police belge d'appareils pour tester l'haleine des conducteurs.

Tous les services de police belges utilisent depuis six à sept ans des éthylomètres Dräger modèle 8510 BE. Au total, il s'agit de 3 000 appareils, grâce auxquels elle a procédé depuis 2005 à plusieurs dizaines de milliers de contrôles d'alcoolémie, jusqu'à fin 2011. Il apparaît que ces appareils ne sont pas légaux et que la constatation faite avec ces appareils n'avait pas force légale. Des jugements ont été rendus à ce sujet.

Des dizaines de milliers de procès-verbaux dressés depuis 2005 et tous ceux qui continueront de l'être au moyen du Dräger 8510 BE équipé de la version de 2004 du logiciel sont affectés d'un vice, empêchant la justice de condamner les contrevenants.

Confirmez-vous ces informations? Pouvez-vous nous donner un timing pour qu'il soit remédié au problème? Qu'en est-il de tous les procès-verbaux dressés aux automobilistes qui ont déjà été perçus par l'État? Devront-ils être remboursés? Entre-temps, j'ai lu l'avis du SPF Économie qui précisait qu'il s'agissait d'une question d'interprétation entre deux types d'utilisation de l'appareil – l'aspect haleine et l'aspect testeur. Y a-t-il encore beaucoup de risques que se reproduisent de tels jugements, qui donnent un mauvais signal en termes de sécurité routière?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame De Bue, les informations qui sont parues dans la presse méritent d'être nuancées. L'appareil en question a fait l'objet d'une approbation de modèle par le SPF Économie le 31 janvier 2005, sous l'empire de la législation en vigueur à l'époque, à savoir les arrêtés royaux du 18 février 1991 relatifs aux testeurs et aux analyseurs d'haleine.

Les testeurs d'haleine donnent une indication quant à la présence d'alcool dans l'air alvéolaire expiré – négatif, alerte ou positif. Les analyseurs d'haleine mesurent la concentration exacte d'alcool dans l'air alvéolaire expiré, en milligrammes par litre. Vous saisissez la nuance, n'est-ce pas?

Le Dräger 8510 BE regroupe les fonctions de testeur et d'analyseur d'haleine. S'agissant d'une technologie novatrice pour l'époque, il a fait l'objet d'une approbation de modèle dite d'effet limité, qui n'est valable que dix ans, en tant qu'analyseur pouvant également être utilisé en tant que testeur d'haleine. L'appareil répondait d'ailleurs logiquement à toutes les exigences techniques qui s'appliquent aux testeurs d'haleine.

Il a reçu un numéro d'approbation de modèle commençant par un P, qui vise justement ce cas de figure d'approbation de modèle d'effet limité. Les réserves émises par certains magistrats viennent donc du fait que les appareils n'avaient pas reçu un numéro d'approbation de modèle commençant par B comme les testeurs classiques.

En ce qui concerne la légalité des constatations effectuées au moyen de cet appareil, je suis plutôt confiant. Les résultats du test n'ont de toute façon jamais valeur de preuve légale. Seules les mesures effectuées au cours de l'analyse peuvent être utilisées devant les tribunaux. Or, celles-ci ne sont jamais mises en cause.

De plus, le test de l'haleine n'est pas une condition nécessaire pour pouvoir procéder à une analyse. La validité du premier ne remet pas en cause la validité de la seconde. Je ne vois donc pas de raison de conclure à l'invalidité des procès-verbaux établis sur la base des mesures effectuées par cet appareil.

Pour le reste, il est exact que le logiciel Dräger 8510 fait l'objet d'une mise à jour. Les appareils combinés analyseurs-testeurs, étant depuis expressément visés par l'arrêté royal du 21 avril 2007, peuvent désormais recevoir des numéros d'approbation du modèle classique. Cette nouvelle version a été publiée au *Moniteur belge* en date du 19 mai 2011. Ils reçoivent un numéro d'approbation de modèle commençant cette fois par BE, en tant que testeurs, et un sous un deuxième numéro en tant qu'analyseurs.

Les services de police qui le souhaitent peuvent donc obtenir la mise à jour de leurs appareils en s'adressant au fabricant.

02.03 Valérie De Bue (MR): Je vous remercie pour votre réponse bien détaillée, monsieur le secrétaire d'État. Je conçois bien que l'on n'est pas censé boire un petit verre avant de lire cet avis, car il est fort technique!

Ces informations rejoignent celles que j'avais lues émanant du SPF Économie. Cependant, la police fédérale avait annoncé sa volonté de demander l'avis du Collège des procureurs généraux. J'ignore si l'on a déjà reçu sa réponse mais ce serait intéressant de disposer de ce point de vue.

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

03 Vraag van de heer Jan Van Esbroeck aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vliegvergunningen voor de air-robots" (nr. 8961)

03 Question de M. Jan Van Esbroeck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les licences de vol pour les drones" (n° 8961)

03.01 Jan Van Esbroeck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, bij Binnenlandse Zaken plant men de aankoop van onbemande vliegtuigjes om op een goedkopere manier vanuit de lucht controles te kunnen uitvoeren bij bijvoorbeeld hevige branden. Met de grote brand in de Heide van vorig jaar in het achterhoofd, vind ik dit als inwoner van Kalmthout een zeer goed initiatief.

Het directoraat-generaal van de Luchtvaart echter zag de komst van zulke onbemande vliegtuigjes niet zitten. Uw departement liet ons weten dat er toch een goedkeuring zal worden verleend. Hiervoor moet echter een stokoude wet worden aangepast die bepaalt dat een vliegtuig van waaruit foto's worden gemaakt, verplicht een piloot aan boord moet hebben. Op 11 januari 2012 stelde ik hierover een vraag aan minister Milquet. Zij verwees mij prompt naar u door.

De wet die verplicht dat er voor zulke operaties steeds een piloot aan boord moet zijn, schijnt haar doel voorbij te schieten en zou volgens de meest recente berichten worden aangepast. Is hier al werk van gemaakt?

Tegen wanneer worden de nodige vergunningen afgeleverd?

03.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, het directoraat-generaal Luchtvaart heeft al initiatieven genomen om een project op te starten voor het uitwerken van een ontwerp van koninklijk besluit dat het gebruik van onbemande luchtvaartuigen zal regelen, zowel voor testvluchten, onderzoeksvluchten, commerciële vluchten als vluchten in opdracht van overheden. In een eerste fase wordt dit geregeld buiten gecontroleerde luchtruimten. In een tweede fase wordt begonnen met de voorbereiding van de integratie van deze luchtvaartuigen in gecontroleerde luchtruimten. Er zijn echter nog veel technische beperkingen die een snelle integratie in de weg staan.

Het directoraat-generaal Luchtvaart streeft ernaar om tegen het einde van dit jaar een eerste ontwerp af te hebben. Na de publicatie in het Staatsblad kunnen de aanvragen gedaan worden en kan het directoraat-generaal starten met het afleveren van de vergunningen.

03.03 **Jan Van Esbroeck** (N-VA): Mijnheer de minister, dit jaar moeten wij dat dus niet meer verwachten, maar begin volgend jaar zou het dus normaal gezien operationeel moeten zijn.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 **Question de M. Luc Gustin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation constante du nombre de véhicules non assurés" (n° 8963)**

04 **Vraag van de heer Luc Gustin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voortdurende stijging van het aantal niet-verzekerde voertuigen" (nr. 8963)**

04.01 **Luc Gustin** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne l'augmentation constante des véhicules non assurés. Sur la base des principes généraux de la responsabilité que l'on retrouve à l'article 1382 du Code civil, la loi du 21 novembre 1989 a été établie pour le régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

En vertu de cette loi, tout propriétaire d'un véhicule automoteur est tenu de contracter une telle assurance lorsque le véhicule est mis en circulation sur la voie publique. Or, force est de constater qu'en 2011, le nombre de véhicules accidentés et non assurés a augmenté d'une façon significative, ce qui porte à croire qu'une majorité de personnes impliquées dans un accident et non responsables ne seront jamais totalement indemnisées au prorata du préjudice subi ou, tout au moins, dans des délais raisonnables. Certains véhicules ont été immobilisés à la suite d'un travail de coordination entre le Fonds commun de garantie automobile, les compagnies d'assurance et la police.

Monsieur le secrétaire d'État, sachant que la plupart des véhicules en circulation devront à un moment être soumis à un contrôle technique, ne pourrait-on pas inclure la présentation de la carte verte aux différents documents réclamés lors de cette inspection? La non-assurance du véhicule présenté pourrait donner lieu au refus de ce dernier ou à une possibilité de délai imposé pour régulariser la situation. Le système de contrôle serait ainsi renforcé et, sans pour autant lui donner le pouvoir décisionnel d'immobiliser le véhicule, il serait néanmoins le garant d'un complément d'information mis à disposition des services de police et des compagnies d'assurance.

04.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur Gustin, tout d'abord, je vous remercie pour votre question, car je partage entièrement votre préoccupation. C'est un vrai problème et votre proposition se veut d'ailleurs pragmatique.

J'ai pris les premiers contacts avec le représentant des contrôles techniques pour en étudier la faisabilité. Je

l'avais déjà annoncé dans ma note de politique générale. Cette mesure ne résoudra pas la totalité du problème à elle seule. L'ensemble des experts s'accordent à dire qu'un noyau dur d'usagers de la route existe. Il se compose de personnes en infraction à la fois avec l'obligation d'assurance, avec celle de contrôle technique, voire aussi en matière fiscale. D'aucuns disent même que si l'on oblige de montrer l'assurance au contrôle technique, d'autant moins de personnes s'y rendront. Mais peu importe, ces arguments ne doivent certainement pas nous retenir dans la proposition qui est la vôtre!

Le but de la Banque-Carrefour des Véhicules dont j'ai parlé en commission est de rendre possible l'utilisation conjointe en ligne par les services de contrôle de la police et de la douane des données relatives à ces trois matières. Sur cette base, le Collège des procureurs généraux et les responsables des services de police pourront organiser des actions bien ciblées qui pourraient amener à des résultats positifs importants.

Je confirme également que je n'ai pas abandonné la possibilité d'instaurer une vignette en ce qui concerne l'assurance des véhicules si jamais les autres pistes ne s'avèrent pas suffisantes en termes de recherche des véhicules non assurés.

04.03 Luc Gustin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse positive. Je peux vous assurer de notre collaboration quant à la poursuite de ces personnes en défaut d'assurance. C'est un fléau important dans notre société.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 9118 de M. Karel Uyttersprot est reportée. La question n° 9144 de M. Luc Van Biesen est transformée en question écrite.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "winterbanden" (nr. 9166)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van winterbanden" (nr. 9497)

05 Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les pneus hiver" (n° 9166)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des pneus hiver" (n° 9497)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, j'aurais volontiers attendu Mme Dierick si je n'avais pas d'autres questions.

Monsieur le secrétaire d'État, moins de 5 % des conducteurs belges changent leurs pneus été par des pneus hiver. La plupart des gens assimilent pneu hiver avec froid polaire alors que ces pneus sont déjà efficaces à des températures positives aux alentours des 7°C.

Dans certains pays, les pneus neige sont obligatoires de novembre à fin mars. Dans d'autres, ils sont recommandés. En Allemagne, par exemple, les assurances n'octroient plus d'indemnisation si le lien de cause à effet est établi entre le type de pneu et l'accident.

Vous avez plaidé récemment pour l'obligation d'installer des pneus hiver sur les véhicules. Je ne rappelle pas ici les avantages, étant donné qu'ils ont déjà souvent été évoqués en commission de l'Infrastructure. Lors des hivers précédents qui, pourtant, étaient plus offensifs, votre prédécesseur n'avait pas voulu explorer la piste de l'obligation, étant donné les frais supplémentaires pour les familles en temps de crise. Il s'agit en effet d'un investissement assez conséquent de 500 à 600 euros en moyenne. Aujourd'hui, vous émettez une idée nouvelle.

Monsieur le secrétaire d'État, existe-t-il une étude sur l'opportunité d'imposer les pneus hiver? Nous en

connaissons les coûts; ne serait-il pas plutôt intéressant d'explorer la piste d'incitants plutôt que de les imposer?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, je réponds également à la question de Mme Dierick. M. Van den Bergh pourra ainsi la lui transmettre.

Bij mijn weten heeft het BIVV de laatste jaren geen sensibilisatiecampagne georganiseerd over het gebruik van winterbanden.

Bij een verkeersongeval wordt wel de staat van de banden genoteerd, maar niet de aard van de band zelf. Ik kan u bijgevolg geen statistisch antwoord geven over het verband tussen ongevallen, enerzijds, en het gebruik van winterbanden, anderzijds.

Ik denk dat het zeker aan te bevelen is om in de winter met winterbanden te rijden. Er bestaan daarvoor voldoende technische argumenten. Bovendien wordt de kostprijs van de aankoop van winterbanden voor een groot gedeelte gecompenseerd door het feit dat de gewone zomerbanden langer meegaan.

Als ik de balans opmaak van de voordelen van winterbanden op het vlak van de veiligheid en de dichtheid van het verkeer, dan is het volgens mij het overwegen waard om verder te gaan dan alleen maar te sensibiliseren over het gebruik van winterbanden.

Als wij de situatie bekijken in andere Europese landen, zien wij inderdaad dat winterbanden verplicht zijn bij winterse omstandigheden, zoals in Duitsland en Oostenrijk, of in gebieden waar een speciaal verkeersbord is aangebracht, zoals in Frankrijk en Italië.

Ik weet ook dat men in Luxemburg bezig is met een reglementering om winterbanden te verplichten.

Je pense à tous ceux qui partent aux sports d'hiver, notamment à la fin de cette semaine.

Wij moeten tot een oplossing komen zoals die in bepaalde landen reeds bestaat, bijvoorbeeld het verplichten van winterbanden tijdens een bepaalde periode – bijvoorbeeld van 15 november tot en met 15 maart –, wanneer de sneeuw blijft liggen of bij gladheid door sneeuw of ijzel. Wij kunnen ook een verkeersbord invoeren dat het gebruik van winterbanden op bepaalde trajecten verplicht.

Alle voormelde mogelijkheden ben ik op dit ogenblik aan het bestuderen.

Mevrouw De Bue, in antwoord op uw laatste vraag, met name welke voertuigen winterbanden zouden moeten hebben, kan ik naar het Duitse voorbeeld verwijzen. In Duitsland moeten alle voertuigen met winterbanden zijn uitgerust, zowel motorrijtuigen, personenwagens en vrachtwagens als autocars.

Il est donc recommandé de rouler avec des pneus hiver. Les avantages en sont extrêmement importants. Je suis conscient des difficultés, qui sont au nombre de trois: quand faut-il rendre ces pneus obligatoires? Quel est leur prix? Quid de la disponibilité? J'ai demandé à mon administration de réfléchir à des pistes afin de favoriser leur utilisation – peut-être faudra-t-il la rendre obligatoire.

J'attire votre attention sur ceci: normalement, il ne faut pas se référer à son expérience personnelle, mais comme utilisateur des pneus hiver, je pense que ceux qui y ont recouru une fois les réutilisent parce que c'est très avantageux en termes de sécurité routière.

05.03 Valérie De Bue (MR): Je remercie le secrétaire d'État pour sa prise de position claire. Je ne me suis pas encore forgé d'avis définitif sur le caractère obligatoire de cette mesure. Mais il importe de donner des orientations précises. Votre prédécesseur, en plus d'être opposé à l'obligation, n'avait jamais voulu organiser des campagnes de sensibilisation. Or je constate un déficit d'information sur la question. Comme l'IBSR n'en a pas mené non plus, les statistiques nous font défaut.

Comme vous, je crois qu'une fois qu'on a utilisé les pneus hiver, on mesure combien la sécurité peut être améliorée.

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

06 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Middenstand, Kmo's, Zelfstandigen en Landbouw over "het gebruik van gps om fraude met de parkeerschijf te ontdekken" (nr. 9237)

06 Question de M. Peter Logghe à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture sur "l'utilisation du GPS pour pister la fraude au disque de stationnement" (n° 9237)

06.01 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, snel het aanvangsuur op de parkeerschijf aanpassen om enkele uren langer op de parkeerplaats te kunnen staan of blijven staan, zal, als het van Optimal Parking Control afhangt, niet langer mogelijk zijn.

Het bedrijf experimenteert momenteel, zoals u weet, met een gps-systeem. De parkeerwachters zouden de nummerplaat in het systeem kunnen intikken en zouden vervolgens te zien krijgen waar het voertuig voorheen stond geparkeerd. Zij krijgen automatisch de plaats door. Zij kunnen dus ook zien of het om een voertuig gaat dat langer dan de normaal toegestane tijd is blijven staan.

Een woordvoerder van het parkeerbedrijf verklaarde dat het doel niet was een heksenjacht te ontketenen. Het doel zou wel zijn langparkeerders eruit te halen.

Wanneer wordt gesteld dat het doel niet is een heksenjacht te ontketenen, ben ik echter meestal erg op mijn hoede.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vragen zijn dus de volgende.

Ten eerste, op welke manier kan het bedrijf zeker zijn van het resultaat? Werd het systeem voldoende getest?

Gaat het over een geijkt en/of gecontroleerd systeem?

Ik vraag mij het voorgaande af, omdat ik heb gelezen dat het gps-systeem in kwestie slechts bij benadering juist zou werken. Het zou slechts op enkele meter na kunnen aangeven waar het voertuig stond geparkeerd. Met andere woorden, er is ter zake een grijze zone.

Wat is de bewijswaarde, wanneer het toestel niet is geijkt of gecontroleerd?

Ten tweede, de belangrijkste vraag is de juridische vraag.

Valt het toepassen van het systeem door Optimal Parking Control te rijmen met de privacywetgeving? Wordt met andere woorden geen inbreuk op de privacy gepleegd, wanneer van zowat elke nummerplaat kan worden nagegaan waar het met de nummerplaat overeenstemmende voertuig gedurende een bepaalde periode, bijvoorbeeld een hele dag, stond geparkeerd? Ik zou bijna durven stellen: Big Brother is watching you.

Welke resultaten wil het bedrijf behalen?

Wordt het systeem uitgebreid tot alle steden waar OPC actief is?

Wat gebeurt er met klachten wegens inbreuk op de privacywetgeving?

Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

06.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Logghe, parkeren in een blauwe zone is gedepenaliseerd. Wanneer men geen parkeerschijf plaatst of wanneer men de aangeduide parkeerduur overschrijdt, mag een parkeerwachter een ticket uitschrijven voor parkeren voor een bepaalde duur tegen betaling van een retributie.

De gemeenten stellen nu vast dat als de toegelaten parkeertijd bijna is verstreken men de parkeerschijf gewoon verder draait zonder het voertuig te verplaatsen. Dat is uiteraard niet de bedoeling. Ofwel zorgt men ervoor dat men binnen de aangeduide tijd parkeert, ofwel parkeert men langer tegen betaling. De doelstelling van de blauwe zone is uiteraard om het lang parkeren tegen te gaan, vandaar die retributie.

Artikel 27 van de Wegcode bepaalt dat men de aanduiding op de parkeerschijf niet mag wijzigen voordat het voertuig de parkeerplaats heeft verlaten. Wanneer men de parkeerschijf manipuleert zonder weg te rijden, verlengt men de parkeerduur en is men in feite een retributie voor lang parkeren verschuldigd.

Als men het bewijs zou kunnen leveren dat het voertuig langer geparkeerd staat dan is toegestaan – dat is maximaal twee uur – dan kan volgens mij de parkeerwachter een retributie uitschrijven.

Blijkbaar experimenteert een parkeerbedrijf nu met een technologie om in een eerste ronde de nummerplaten van de voertuigen in een blauwe zone in een gps-systeem te lokaliseren, zodat bij een tweede ronde aan de hand van de opnieuw ingegeven nummerplaten kan worden nagegaan of het voertuig zich nog altijd op dezelfde plaats bevindt.

Ik heb daar een grote bedenking bij. Men moet er namelijk ook zeker van zijn dat het voertuig op juist dezelfde plaats is blijven staan. Het zou goed mogelijk kunnen zijn dat het voertuig is weggereden en opnieuw op dezelfde of ongeveer dezelfde plaats werd geparkeerd.

Naar wat ik vernomen heb, zal dat systeem worden toegepast in Brugge, vooral om na te gaan hoe het werkt en wat het effect ervan kan zijn. Het blijkt vooral de bedoeling te zijn om de mensen af te schrikken om de parkeerschijf aan te passen.

Daarnaast kan ik ook nog aanstippen dat de manipulatie van de parkeerschijf beschouwd kan worden als een vorm van fraude, wat niet gedepenaliseerd is. Als dat wordt vastgesteld door de politie, dan kan men strafrechtelijk worden vervolgd.

Wat de bescherming van de privacy aangaat, moet ik erop wijzen dat de nummerplaat door de privacycommissie als een persoonsgegeven kan worden beschouwd omdat daardoor de persoon die gelinkt is aan de nummerplaat, kan worden geïdentificeerd. Een parkeerbedrijf dat dit systeem wenst toe te passen, neemt dus best contact op met de privacycommissie om dat na te gaan.

06.03 Peter Logghe (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u voelt het zelf aan, het gps-systeem zegt bij benadering waar het voertuig zal hebben gestaan, dus inderdaad, wij zitten hier met een grijze zone. U biedt echter ook niet voldoende rechtszekerheid. Wij zullen dat experiment en de resultaten ervan afwachten. Het is in mijn streek, dus ik zal in elk geval de vinger op de pols houden en ik zal u te gelegener tijd opnieuw hierover ondervragen.

Ik ben ook niet overtuigd dat de privacywetgeving niet zal worden geschonden. U weet dat Optimal Parking Control een privacyerkenning heeft voor het opvragen van de nummerplaatgegevens en de persoonsgegevens die daaraan gekoppeld zijn, voor zover het gaat om mensen die niet geparkeerd staan waar ze moeten geparkeerd staan of er langer geparkeerd staan.

Hier gaat het echter over het opvragen via de gps van gegevens waar het voertuig geparkeerd stond. Ik ben niet zeker dat dit onder dezelfde noemer valt en dat de omschrijving van het een en ander niet zal moeten aangepast worden. Ook daarover zal ik u terug ondervragen.

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

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het oldtimerstatuut" (nr. 9239)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le statut d'ancêtre" (n° 9239)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik maak even misbruik van deze vraag. In verband met het vorige onderwerp lijkt het mij zo dat het krijtje nog steeds efficiënter is dan de gps als hulp bij het opvolgen van dergelijke misbruik van parkeerschijven. Met dat krijtje maakt men dan een aanduiding op de voorband. Dit echter terzijde.

Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat alle leden van onze commissie een schrijven hebben gekregen

vanuit Verviers, u zeker niet onbekend, met betrekking tot het oldtimerstatuut. Wij hebben hier in het verleden al meermaals vragen gesteld over een aanpassing van het oldtimerstatuut en over de technische controle van deze voertuigen. Vorig jaar heeft de FOD Mobiliteit een vergelijkende studie met het buitenland uitgevoerd. Aan de hand van best practices wilde men tot een betere regeling komen, ook in ons land. Er was een voorstel waarover de verenigingen van oldtimers zich positief zouden hebben uitgelaten maar dat nog verder moest worden uitgediept, aldus toenmalig staatssecretaris Schouppe. Dit voorstel behandelde zowel de gebruiksbeperkingen, de keuringseisen en de verbouwingen als de PVG-problematiek. Er moest op dat moment nog een aantal diepgaande en belangrijke punten in overweging worden genomen om tot een goed wetgevend kader te komen. Er werd tevens gezocht naar afstemming met de erkende keuringsinstellingen.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken in dit dossier? Wanneer wordt het koninklijk besluit verwacht? Welke richting gaat het KB uit inzake onder meer het statuut, de keuringen, de verbouwingen en de PVG-problematiek? Tot slot, werd de inhoud van dit KB afgestemd met de oldtimerverenigingen en de keuringsinstellingen? Welke zijn eventueel nog de knelpunten om tot een nieuwe regelgeving te komen?

07.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijn administratie heeft een ontwerp van besluit voorgelegd aan de stakeholders, de Belgische Federatie van Oldtimervoertuigen en de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuringen en rijbewijzen, waarbij hen werd verzocht ons hun opmerkingen hieromtrent te bezorgen. De uiteindelijke publicatie hiervan is voorzien voor midden 2012.

Er werd voor gekozen om de voertuigen ingeschreven onder oldtimerkentekenplaat in te delen in twee groepen: voertuigen met een datum van eerste inschrijving vóór 15 juni 1968 en voertuigen met een datum van eerste inschrijving vanaf 15 juni 1968. De voertuigen met een datum van eerste inschrijving vóór 15 juni 1968 worden niet onderworpen aan de periodieke keuring, maar blijven wel onderhevig aan een niet-periodieke keuring op het ogenblik van wijziging van titularis van het voertuig. Weliswaar wordt het aantal te controleren punten bij deze niet-periodieke keuring uitgebreid. De voertuigen met datum van eerste inschrijving vanaf 15 juni 1968 worden onderworpen aan een periodieke keuring om de drie jaar. Eveneens zal het aantal te keuren punten bij deze periodieke keuring worden uitgebreid ten opzichte van de huidige niet-periodieke keuring.

Deze keuringen zullen de nadruk leggen op de reminrichting, waarbij de controle niet langer beperkt is tot een louter visuele controle: er zal gebruik worden gemaakt van een rollenmeter voor voertuigen met een datum van eerste inschrijving vanaf 15 juni 1968. Verder ook op stuurinrichtingen, assen, wielen, banden, ophanging, koetswerk en chassis op frame.

Gelet op de uitbreiding van de te controleren punten evenals de invoering van een periodieke keuring voor de voertuigen met een datum van eerste inschrijving vanaf 15 juni 1968 worden de huidige beperkingen bij gebruik van deze voertuigen teruggebracht tot volgende punten: commercieel en professioneel gebruik, woon/werkverkeer en woon/schoolverkeer, bezoldigd vervoer en met bezoldigd vervoer van personen gelijkgesteld gratis vervoer, gebruik als werktuig of werkmiddel, alsook voor interventieopdrachten. Het gebruik van deze voertuigen wordt dus beperkt tot hobbymatig gebruik en zo is enkel professioneel of commercieel aanwenden van deze voertuigen verboden. Uiteraard blijft het mogelijk deze voertuigen in te schrijven onder een gewone kentekenplaat.

Het voorlopig ontwerp van besluit kwam tot stand in samenwerking met voornoemde stakeholders. Er zijn tot nu toe geen knelpunten.

07.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat het belangrijkste is dat er overleg met de stakeholders wordt gepleegd en dat samen naar een oplossing wordt gezocht.

U had het in uw antwoord over het al dan niet commercieel gebruik van de voertuigen. Als persoon x over een oldtimer beschikt die hij hoofdzakelijk in de vrije tijd gebruikt maar bijvoorbeeld vijf keer per jaar verhuurt voor bijvoorbeeld een trouwpartij, moet de auto dan als een normale wagen worden ingeschreven en valt hij dan niet onder het oldtimerstatuut?

07.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: U bedoelt dus het niet-systematisch verhuren van hun voertuig. Dat is een goede vraag.

07.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik begrijp dat het moet worden nagekeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Luk Van Biesen** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijkheid voor de fietsers het rood licht te overschrijden en het reglement inzake fietsstraten" (nr. 9171)

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de absurde wet die moet toelaten dat fietsers de verkeerslichten negeren" (nr. 9302)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorbijrijden van het rode licht door fietsers" (nr. 9344)

08 **Questions jointes de**

- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la possibilité pour les cyclistes de franchir un feu rouge et le règlement en matière de 'rues cyclistes'" (n° 9171)

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la loi absurde qui permet aux cyclistes de franchir des feux de signalisation" (n° 9302)

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement des feux rouges par les vélos" (n° 9344)

08.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding van mijn vraag is een probleem waar de kranten vol van staan. Wij worden er als politicus dagelijks mee geconfronteerd. Het gaat over fietsers die te lang voor een rood licht moeten staan. Om daaraan tegemoet te komen, werd er in het Parlement een voorstel tot wijziging van het KB van 1 december 1975 goedgekeurd.

Door de publicatie en de ondertekening, door u, op 28 december 2011 en de publicatie in het Staatsblad van 3 februari 2012 werd in een nieuw verkeersbord voorzien. De maatregel kreeg al veel kritiek, niet alleen in de media. Onder meer het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft deze maatregel aangeklaagd.

Als staatssecretaris hebt u ook al uw bezorgdheid en bedenkingen daarover geuit, maar u hebt gezegd dat u de wet en de wijziging van het KB loyaal zult uitvoeren, aangezien het Parlement het zo beslist heeft. Blijkbaar is er in de betrokken wet toch een aantal fouten geslopen. Dat is niet uw fout, maar wel de fout van diegenen die deze wet hebben opgesteld. Het gaat dus onder meer over de invoering van twee nieuwe verkeersborden.

Volgens een basisregel van het verkeersreglement heeft een werkend verkeerslicht altijd voorrang op een bord. Het bord waarmee een afwijking op het licht wordt toegestaan, geldt dus niet, vanwege datzelfde licht, tenzij het defect is. Dat is de absurditeit ten top. Dat werd gezegd door mensen die het veel beter weten dan ikzelf. Eugeen Van Aerscht, kenner van het verkeersreglement en maker van de website www.gratisrijbewijsonline.be, signaleerde het hiaat. Ik citeer hem: "Dat snap je toch niet? Ze hebben de mond vol van een vereenvoudiging van het verkeersreglement en dan doen ze zoiets."

Inmiddels is de tekst wel al in het Staatsblad verschenen, maar zou hij niet gelden zolang hij niet werd aangepast. Uiteindelijk moeten de wegbeheerders, de steden, gemeenten en de Gewesten, die borden aanbrengen, op plaatsen waarvan zij van oordeel zijn dat die veilig en nuttig zijn. Alsof het nog niet genoeg is, zou er ook nog iets rammelen aan de wettekst zelf. In de Nederlandstalige versie staat dat de fietsers nog voorrang moeten verlenen aan andere weggebruikers. Dat zijn bestuurders en voetgangers. In de Franstalige tekst is er evenwel alleen sprake van bestuurders.

Begin februari is ook in het Vlaams Parlement de problematiek aan de orde geweest. Daar heeft mevrouw Crevits er nogmaals aan herinnerd dat de Vlaamse regering, waarin nochtans ook politieke partijen zitten die mee aan de basis van de wet liggen, een negatief advies heeft gegeven, onder meer wegens een mogelijk conflict met de voetgangers. Het gaat dus over de verkeersveiligheid. Zij betreurde ook dat er, samen met de invoering van die borden vanuit de federale overheid, geen flankerend inrichtingsbesluit werd opgemaakt, wat de plaatsing veel eenvoudiger en duidelijker zou maken.

Gelet op deze problematiek had ik graag vernomen waarom bij de opmaak en bij de bespreking in deze commissie, het staatssecretariaat voor Mobiliteit niet heeft gewezen op een aantal lacunes en absurditeiten in de wet. De wet is nu in ieder geval gestemd maar welke gevolgen zal deze absurde situatie hebben voor de toepassing en de afdwingbaarheid van deze regel?

Welke maatregelen werden genomen om zo snel mogelijk een einde te maken aan deze absurde situatie?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb de grote inleiding van de vraag eigenlijk daarnet al gebracht. De problematiek is inderdaad gekend. Eén bemerking toch bij de vraag van collega Veys.

Ik denk dat er tijdens de bespreking wel degelijk is gewezen op de problematiek van de voorrang van verkeerslichten op voorrangsborden. Weliswaar niet met een concrete verwijzing naar het desbetreffende artikel in de wegcode, maar wel met de verwijzing naar de bepalingen daaromtrent in het Verdrag van Wenen. Die problematiek is dus wel aangekaart en werd zelfs aangekaart via een nota van de juridische dienst. Nu dus stellen dat de commissie niet verwittigd was, is een beetje kort door de bocht.

De juridische twijfels en implicaties van het voorstel werden onder anderen ook door ons aangehaald tijdens de bespreking in de plenaire vergadering, als reden waarom wij het voorliggende voorstel niet mee hebben goedgekeurd. Het werd echter goedgekeurd en nu moeten wij nagaan hoe wij ermee omgaan en wat wij ermee gaan doen.

Een volgend element betreft de communicatie. Het is natuurlijk zo dat het een mogelijkheid biedt aan wegbeheerders om een verkeersbord te gaan hangen. Wat echter niet onbelangrijk is, inzake communicatie, is dat het niet zo zal zijn dat fietsers overal door het rood gaan mogen rijden. Het wordt echter wel soms zo geïnterpreteerd heb ik de indruk als ik de media lees of als ik mensen daarover opmerkingen hoor maken.

Niettemin zitten wij nu met een technisch-juridisch probleem dat opgelost moet worden. Ik heb vernomen dat de staatssecretaris heeft gezegd dat het Parlement het nu maar zelf moet oplossen na het probleem zelf gecreëerd te hebben. Ik begrijp de reflex enigszins, maar het is een bepaling in een KB die aangepast moet worden als wij de wet doorgang willen doen krijgen. Ik heb er altijd voor gepleit, en zal dat net zoals ik destijds bij het wetsvoorstel gedaan heb ook blijven doen, dat een aanpassing van een KB bij voorkeur gebeurt door de minister en de Ministerraad, maar niet via een wet. Ik denk dan ook in deze dat het aangewezen is dat er een initiatief wordt genomen door de staatssecretaris, veeleer dan door het Parlement.

Ik weet dat er ondertussen al een wetsvoorstel circuleert om het KB aan te passen, zodanig dat het afslaan voor rood toch mogelijk wordt.

Ik heb het bewust niet mee ondertekend omdat ik dat niet de juiste manier van werken vind.

Mijn concrete vraag is hoe wij dit zullen aanpakken.

08.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, bij de bespreking van het bewuste wetsvoorstel in de bevoegde commissie heeft de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Schouppe, zich verzet tegen het bewuste wetsvoorstel. Ik citeer hem: "Men behoort een verkeerslicht nooit te negeren."

Het Parlement heeft de wet, die fietsers in bepaalde omstandigheden toelaat om rechtsaf te slaan of rechtdoor te rijden wanneer het verkeerslicht op rood of oranje staat, echter goedgekeurd.

Ik ben evenmin voorstander van de wet, maar ik respecteer uiteraard het parlementair initiatief.

Ik heb nu het advies van mijn administratie en van het BIVV. Ik vind dat zich laten overtuigen door de

administratie en door goede argumenten ook een meerwaarde is in de politiek. Niet iedereen kan of wil dat echter doen.

Het toenmalige staatssecretariaat, alsook mijn staatssecretariaat, kunnen bezwaarlijk met de vinger worden gewezen voor mogelijke onvolmaaktheden in de wet waarvoor het initiatief uitging van het Parlement.

Overeenkomstig het juridisch interpretatieprincipe dat de specifieke uitzonderingsregels — artikels 61.5 en 67.3 — voorrang hebben op de algemene regel — artikel 6.3 —, kan worden gesteld dat de verkeersborden B22 en B23 ook gelden op het moment dat de verkeerslichten in gebruik zijn. Niettemin is een aanpassing van artikel 6.3 van het verkeersreglement aangewezen om verwarring en mogelijke tegenstrijdige interpretaties te voorkomen.

Ook het verschil tussen de Franse en de Nederlandse tekst wordt best weggewerkt. Wanneer er verschillen bestaan tussen de Nederlandse en de Franse teksten, moeten deze overeenkomstig artikel 7 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, worden opgelost naar de wil van de wetgever, die wordt bepaald volgens de gewone interpretatie en zonder dat aan de ene tekst de voorkeur wordt gegeven boven de andere.

Dat is duidelijker, toch? Er mag worden aangenomen dat de Nederlandstalige tekst de wil van de wetgever correct weergeeft.

Ook aan de voetgangers moet, onder dekking van bord B23, voorrang worden verleend, net zoals dat het geval is bij het bord B22.

Aangezien het Parlement ter zake het initiatief heeft genomen, komt het ook aan het Parlement toe om de noodzakelijk geachte aanpassingen door te voeren. Op legislatief vlak leek het evenmin aangewezen om het koninklijk besluit te wijzigen bij wet. Dat bleek echter geen bezwaar te zijn. Ik neem bijgevolg aan dat het voor datzelfde Parlement evenmin onoverkomelijk is om de aanpassingen die het noodzakelijk acht, door te voeren.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid plant een sensibilisatiecampagne omtrent de fietsstraat en het rechtsaf slaan bij rood voor fietsers, via de verspreiding van een folder en een vermelding op zijn website. Indien er vanuit de steden en gemeenten en/of de Gewesten grote interesses zouden bestaan om die reglementering te implementeren, dan overweegt het BIVV een meer algemene campagne te lanceren.

Ik heb mijn bedenkingen daarbij al gegeven. Ik ben dezelfde mening toegedaan als de heer Van den Bergh. Het moet duidelijk gesteld worden dat er alleen doorgereden mag worden wanneer het bord dat aangeeft. Dat moet blijvend gezegd worden. Het principe blijft. De uitzondering geldt alleen maar wanneer het bord op de lichten is aangebracht. Ik denk dat sensibilisatiecampagnes noodzakelijk zijn als men wil dat dit functioneert.

08.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat u zich ditmaal liet overtuigen door de degelijke argumenten van het staatssecretariaat voor Mobiliteit en van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Het is alleen spijtig dat u daar eerst baas moest van worden alvorens u kon worden overtuigd. Die argumenten waren al voorhanden bij het begin van de bespreking in het Parlement, maar blijkbaar waren die toen niet van tel.

Ik wil de heer Van den Bergh erop wijzen dat het huidige koninklijke besluit niet van toepassing is, niet zozeer omdat het strijdig is met het Verdrag van Wenen, maar gewoon omdat er anomalieën in staan. Daar heeft het staatssecretariaat niet op gewezen, daar gaat het om. Het Verdrag van Wenen is niet plots het grote argument waarom deze wet al dan niet afdwingbaar zou zijn.

Ik neem er akte van, mijnheer de staatssecretaris, dat u zei dat de rommel wordt opgeruimd door wie de rommel heeft veroorzaakt. Mocht er opnieuw een meerderheid zijn om deze absurde wet alsnog rechtsgeldig te maken dan zal er bijvoorbeeld vanuit het Vlaams Gewest worden op aangedrongen dat ook het flankerend inrichtingsbesluit mee wordt aangepast. Dat zorgt voor duidelijkheid over de plaats en de manier waarop alles wordt aangebracht.

Als men dan toch zijn huiswerk moet overdoen, er steekt nog een anomalie in hetzelfde artikel 6.3. Er staat

dat de bepaling niet geldt voor het oranjegeel knipperlicht en voor de lichten boven de rijstroken. Men denkt soms foutief dat die verkeerslichten boven de verkeersborden gaan maar zoals het hier staat geldt dat niet. Ik ben bereid om dat in een volgende vraag onder uw aandacht te brengen.

08.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het duidelijk antwoord. In tegenstelling tot de heer Veys heb ik er geen probleem mee dat u zich laat overtuigen door bepaalde argumenten en op basis daarvan een standpunt inneemt.

Mijnheer Veys, het is nooit te laat om te leren en om bepaalde ideeën bij te sturen. Ik denk dat hier niets kan worden verweten aan de staatssecretaris.

Ik betreur wel, mijnheer de staatssecretaris, dat uw standpunt is dat het Parlement het nu ook maar moet oplossen, maar ik begrijp die reflex enigszins.

U zegt dat er geen probleem is als een KB bij wet wordt aangepast. Dat kan, maar iedereen voelt aan dat dit juridisch niet de beste manier van werken is. Wij hebben daarover ooit ook een juridische nota van de parlementaire diensten gekregen. Het kan wel dat er precedentes zijn, maar wij moeten daarvan geen gewoonte maken. Als wij dat nu opnieuw doen, vind ik dat geen goede zaak.

Mijnheer Veys, artikel 6 is een vertaling van een bepaling uit het Verdrag van Wenen. U moet dus geen tegenstrijdigheden zoeken tussen het Verdrag van Wenen en onze Wegcode. Integendeel, wij zouden daar best zo weinig mogelijk tegenstrijdigheden in hebben.

Artikel 6.3 bepaalt in het tweede lid inderdaad dat de voorrang van verkeerslichten op verkeersborden niet geldt wanneer de verkeerslichten boven de weg hangen in de plaats van naast de weg staan. Dat betekent dat als het licht dat gemonteerd is boven de weg, op groen staat en dat er naast de weg een verkeersbord STOP staat, men in principe moet stoppen. Niemand zal dat echter zo interpreteren; de logica is er niet. Als wij dit artikel herschrijven, moet dit probleem mee worden opgenomen zodat ook dit uit de wereld is.

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

09 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tv-stunt met een Boeing 737" (nr. 9331)

09 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la cascade avec un Boeing 737 diffusée par la télévision" (n° 9331)

09.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil nog even terugkomen op het incident rond de vliegstunt in het programma Tomtesterom waarbij de heer Waes met een vliegtuig van Zaventem naar Oostende is gevlogen, blijkbaar met nauwelijks enige opleiding waardoor men het eerder Domtesterom dan Tomtesterom is gaan noemen.

Brood en spelen, we begrijpen natuurlijk dat dit allemaal mediatieke invulling krijgt en soms moet krijgen. Ik meen echter dat u terecht gezegd hebt dat dit toch moeilijk zonder gevolg kan blijven en dat u het directoraat-generaal hebt gevraagd om een onderzoek te starten.

Wat is er nu precies gaande in dat onderzoek? Hebt u al een stand van zaken? Welke oplossingen ziet u eventueel voor dergelijke toch wel excessieve stunts?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer Doomst, ik kan bevestigen dat de luchtvaartinspectie een onderzoek uitvoert naar de omstandigheden waaronder de heer Tom Waes een Boeing 737 heeft bestuurd. Het onderzoek spitst zich toe op drie vragen: werd de veiligheid in het gedrang gebracht? Zijn er effectief inbreuken tegen de wetgeving gepleegd? Is de juridische interpretatie van de wetgeving door de initiatiefnemers en de DGLV gelijklopend?

Momenteel worden alle gegevens bij elkaar gebracht. Deze fase in het onderzoek laat voorlopig nog niet toe om reeds conclusies te trekken. Ik kan al zeggen dat als het legaal was, het erg is. Als het niet legaal was, is

dat echter ook erg. Ik heb er geen probleem mee dat iemand voor zichzelf risico's neemt, maar men kan natuurlijk absoluut geen risico nemen met de veiligheid van derden.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord. We hebben soms last van rondreizende circussen. Als we nu ook al rondvliegende circussen gaan organiseren, gaat dat inderdaad te ver. U zegt terecht dat we twee keer met een probleem zitten. Als het illegaal is, zitten we met een probleem. Als het legaal is, moeten we ook initiatieven nemen om de puntjes op de "i" van Boeing te zetten. Ik neem aan dat u daar nog geen timing op kan zetten, maar dat het toch niet te lang meer zal duren. U hoopt het en ik sluit mij aan bij uw hoop dat we daar snel duidelijkheid over krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische systemen en veiligheidsomstandigheden bij Belgocontrol" (nr. 9334)

10 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes techniques et les conditions de sécurité chez Belgocontrol" (n° 9334)

10.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kom terug op een zaak die we al een aantal keer hebben bediscussieerd. Het is belangrijk om daar uitsluitsel over te geven. Op 5 oktober 2011 heb ik aan uw voorganger een schriftelijke vraag gesteld met betrekking tot de implementatie van het nieuwe CANAC2-systeem, de noodzakelijke *upgrades* aan dat systeem, de beschikbaarheid van de *controller working positions*, de aanmaak en behandeling van rapporten met betrekking tot de zogenaamde *safety related occurrences* en de bijscholing van de luchtverkeersleiders.

Na vier maanden heb ik een antwoord gekregen maar ik vind het verband niet tussen uw antwoord en mijn oorspronkelijke vraag. De gegevens die ik heb opgevraagd zijn niet terug te vinden in uw antwoord. De enige gelijkenis is het thema en het feit dat er effectief vijf vragen zijn gesteld. Als het zolang duurt en als men niet tot de essentie gaat kan ik alleen maar besluiten dat ik alvast de juiste vragen heb gesteld. Ik vind dat geen manier van werken. Daarom heb ik voor u één vraag.

Als een van uw eerste punten in uw beleidsnota stond dat u de veiligheid hoog in het vaandel draagt. Toch krijgen we geen transparantie over die elementen die heel belangrijk zijn om die veiligheid te garanderen. Elk van die punten gaat over onze luchtvaartveiligheid.

Kunt u toelichten waarom ik deze informatie niet krijg?

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, eerst wil ik zeggen dat ik tevreden ben te zien dat de heer Wollants ook geïnteresseerd is in de luchtvaartveiligheid.

10.03 Bert Wollants (N-VA): (...)

10.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Dat de N-VA daarin geïnteresseerd is, vind ik een beetje verrassend vandaag.

Mijnheer Wollants, in antwoord op uw vraag, het gaat over het incidentenrapport van CANAC2.

Een eerste vraag daaromtrent werd gesteld aan mijn voorganger op 15 oktober 2011.

Dezelfde schriftelijke vraag werd aan mij gesteld op 14 december 2011. Ik heb op die vraag geantwoord op 1 februari 2012.

U oordeelde dat de eerste door de FOD Mobiliteit en Vervoer gegeven antwoorden onvolledig waren. Daarom hebt u opnieuw een vraag ingediend.

Ik heb er bij de FOD Mobiliteit en Transport daarom op aangedrongen om een gedetailleerd en volledig

exhaustief antwoord te formuleren op uw legitieme bezorgdheden.

Rekening houdend met de specificiteit van het antwoord, dat onder meer een zestal pagina's cijfergegevens bevat, en om de werkzaamheden van deze commissie niet te veel te belasten, zou ik wensen dat de zes pagina's met gegevens aan u worden overhandigd. Voor mij mogen die gegevens ook aan het verslag worden toegevoegd.

Als er daarover nog vragen zijn, dan kunt u die altijd indienen. Ik ben nu echter niet van plan om al die gegevens voor te lezen. Daarom overhandig ik ze aan u en ik blijf ter beschikking voor verdere vragen over al die gegevens, hetzij schriftelijk, hetzij mondeling.

10.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, u hoeft er niet zozeer verbaasd over te zijn dat wij bezig zijn met luchtvaartveiligheid. Ik heb u daarover vorige week al gesproken en dat doe ik deze week opnieuw. Misschien spreek ik u er over twee weken nogmaals over. Ik denk dat dit een rode draad is die u misschien nog wel een aantal keren kunt terugvinden.

10.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Er worden daarover nog enkele vragen gesteld in de Vlaamse regering.

10.07 Bert Wollants (N-VA): Is dat een wens?

10.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ja, voor u vooral, maar voor mij ook. En vooral voor de veiligheid.

10.09 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, misschien moet u de uitzending van de actuele vragen in het Vlaams Parlement toch nog eens herbekijken, want ik denk dat er ook voor u nog interessante dingen in zitten.

Een tweede punt is dat ik van u niet had verwacht dat u zes bladzijden cijfergegevens zou voorlezen. Mijn bezorgdheid is enkel dat ik die gegevens wil zien om daar verder op te kunnen werken, om daar effectief mee aan de slag te gaan. Ik ben blij dat die gegevens er nu zijn. Dat was de enige betrachting van mijn vraag.

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

Le **président**: La question n° 9325 de M. Olivier Destrebecq a été traitée hier.

11 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersveiligheid" (nr. 9348)

11 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière" (n° 9348)

11.01 Karin Temmerman (sp.a): Op 11 mei van vorig jaar werd een nieuwe editie van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid georganiseerd. Daar werden o.a. aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen gepresenteerd, te nemen tijdens de periode 2011-2015. De ultieme doelstelling houdt in dat men tegen 2020 het aantal doden wil halveren. Het is mijn overtuiging dat de federale commissie voor de verkeersveiligheid zeer nuttig werk heeft verricht door het formuleren van deze 20 aanbevelingen. Daar mag het zeker niet stoppen en daar zal u het ongetwijfeld met mij eens zijn. Minstens even belangrijk is de vraag hoe wij deze aanbevelingen in de komende 4 jaar effectief zullen omzetten in realisaties.

Ik heb uw vorige collega, de heer Schouppe, hierover uitgebreid schriftelijk ondervraagd. Hij stelde rond september 2011 onder andere dat de taskforce verkeersveiligheid reeds verschillende aanbevelingen had opgelijst en dat voor elke aanbeveling een piloot werd aangeduid, namelijk de instantie die het meest bevoegd is voor de materie die in die aanbeveling wordt behandeld en die tot taak heeft de verdere initiatieven te nemen, waaronder het opstellen van beleidsintenties met daaraan gekoppeld een actieplan. Hij verklaarde toen dat tegen het najaar een totaaloverzicht zou klaar zijn en dat dit totaaloverzicht zou

aangeven op welke wijze de verschillende aanbevelingen in beleidsintenties en actieplannen zouden worden omgezet.

Ik heb hier in het Parlement reeds een aantal keren het volgende geponeerd en ik zal het blijven herhalen: wij hebben echt nood aan een duidelijk plan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het BIVV trekt aan de alarmbel en vreest dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in ons land voor het eerst in vele jaren weer zal stijgen. Ik heb deze week de cijfers gekregen voor Gent en ook daar hebben wij een weliswaar lichte, maar toch een stijging van het aantal verkeersslachtoffers. Op Europees vlak scoren wij niet goed en wij moeten ons dus ernstige zorgen maken over de evolutie waarvoor ook het BIVV ons waarschuwt.

Hoe wilt u de aanbevelingen voor de 20 prioritaire maatregelen, zoals voorgesteld door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, omgezet hebben tegen 2015? Zijn er op dat punt reeds vorderingen gemaakt? Is er een totaaloverzicht, zoals de vorige staatssecretaris aankondigde? Zijn die voorhanden en kunnen wij die eventueel inkijken?

Is het voor u een optie een federaal verkeersveiligheidsplan op te stellen, naar analogie van het verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen, waarin, naast een strategische beleidsvisie, ook krachtlijnen worden uitgestippeld voor het federale verkeersveiligheidsbeleid van de volgende jaren en in het bijzonder de engagementen die bepaald worden door uw collega's voor Binnenlandse Zaken en Justitie? U hebt natuurlijk niet alleen de bevoegdheid daarover. U zal moeten samenwerken met uw collega's.

Kan u misschien de oorzaken van de stijging, waarvoor het BIVV waarschuwt, toelichten?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw Temmerman, ik heb uiteraard kennis genomen van de 20 aanbevelingen inzake verkeersveiligheid die werden voorgesteld op de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid van 11 mei 2011. Ik heb mij ook laten informeren over de initiatieven die mijn voorganger ter zake genomen heeft om de realiseerbaarheid van de aanbevelingen te onderzoeken.

Er is een plan opgesteld waarbij aan verschillende federale actoren – bijvoorbeeld Mobiliteit, Justitie, Binnenlandse Zaken, en het BIVV – een specifieke rol werd toebedeeld. Ik veronderstel dat dit niet gemakkelijk was toen de regering in lopende zaken was. In het plan moesten immers ook engagementen voor de komende jaren worden genomen.

De huidige regering heeft volheid van bevoegdheden, zodat ik samen met mijn bevoegde collega's de nodige stappen kan doen voor de realisatie van deze aanbevelingen. Tijdens de komende weken zal het nodige overleg hierover plaatsvinden.

Ik steun in elk geval de kwantitatieve doelstellingen die de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid gesteld heeft. Zo moet het aantal verkeersdoden tegen 2020 met de helft verminderen, tot maximaal 420.

De laatst beschikbare ongevallencijfers dateren van 2010. In dat jaar werd een lager aantal verkeersdoden, namelijk 840 opgetekend. In de twee jaren voordien bedroeg het dodenaantal 944. De verklaring daarvoor is allicht te zoeken in de harde wintermaanden van 2010, wat samen met andere factoren tot gevolg heeft dat het aantal verkeersdoden voor 2011 schijnt te stagneren. Ik vermoed dat wij hierop zullen terugkomen wanneer wij de resultaten voor het hele jaar 2011 kennen.

11.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben alvast heel blij dat u de doelstelling om verkeersdoden te halveren onderschrijft. Natuurlijk moeten wij gaan voor nul doden, want elke dode is er een te veel.

11.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Go for zero!

11.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Wij zullen u hierin absoluut steunen.

Ik kijk ook uit naar de initiatieven die ter zake zullen worden genomen. Wij scoren in Europa op dat vlak immers slecht. In vergelijking met onze noorderburen hebben wij veel meer verkeersdoden, ondanks het feit dat daar meer verkeer is dan hier in België.

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

12 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bezorgdheid en eisen van de Vlaamse regering omtrent de oneerlijke concurrentie tussen de luchthavens" (nr. 9352)

12 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les inquiétudes et les exigences du gouvernement flamand concernant la concurrence déloyale entre les aéroports" (n° 9352)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag voor u over oneerlijke concurrentie.

U weet dat wij bezorgd zijn over die oneerlijke concurrentie. De voorbije week is gebleken dat een aantal andere Vlaamse partijen, zoals de CD&V en de Open Vld, op dit vlak ook de nodige bezorgdheden hebben, vooral met betrekking tot de concurrentie tussen de regionale luchthaven van Charleroi en Brussels Airport. Oneerlijke concurrentie kan immers een negatief effect hebben op de nationale luchthaven die onder uw bevoegdheid valt.

Minister-president Kris Peeters heeft in het Vlaams Parlement de piste geopend om u voor te stellen de uitzondering op de Europese regelgeving die toelaat regionale luchthavens of luchthavens met minder dan 50 000 commerciële vluchten van de tariefregelgeving vrij te stellen, niet langer toe te passen. Door voornoemde uitzondering wordt de concurrentiepositie immers scheefgetrokken.

U weet – u hebt mij een aantal weken geleden het antwoord ter zake immers zelf gegeven – dat er op het vlak van commerciële vluchten de voorbije drie jaar een algemene daling van 5 % was. Brussels Airport is 11 % achteruitgegaan. De luchthaven van Charleroi is dankzij de gunstige positie daarentegen met 86 % vooruitgegaan.

Bovendien wil Kris Peeters een aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 1989. Hij is er voorstander van om dit akkoord open te breken. U hebt het akkoord in uw beleidsnota ook deels opengebroken. Hij wil ter zake echter ook concreet met u in overleg treden.

Tot slot zou de Vlaamse regering u willen vragen de Europese verordening 1795/2006 en de Europese richtlijn 2009/12 correct toe te passen. Zulks haal ik in ieder geval uit zijn uiteenzetting in het Vlaams Parlement.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Heeft de Vlaamse minister-president zijn bezorgdheden reeds overgebracht?

Wat vindt u van zijn voorstel om de vrijstelling van 50 000 luchtbewegingen voor de regionale luchthavens te laten varen?

Zal u ingaan op zijn voorstel om over het samenwerkingsakkoord van 1989 overleg te plegen? Wat is uw standpunt ter zake? Stelt u op korte termijn iets voor?

Neemt u voormelde bezorgdheden serieus? Erkent u het belang van een economisch gezonde nationale luchthaven?

Bent u van plan initiatieven te nemen, om de hiervoor beschreven scheefgetrokken situatie recht te zetten?

Tot slot, hecht u belang aan de transparantie die Europa op bedoeld vlak oplegt?

Zal u uitzoeken of de cijfers die de luchthaven van Charleroi over het aantal luchtbewegingen doorgeeft, correct zijn?

Kan u mij mededelen hoeveel commerciële bewegingen de luchthaven van Charleroi in 2011 telde?

12.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, ik wil voorafgaand toch verduidelijken dat het niet toepassen van verordening 1794/2006 niet automatisch tot gevolg heeft dat er geen luchthavennavigatieheffing zou moeten geheven worden. Deze verordening bepaalt in de eerste plaats op welke manier luchthavennavigatieheffingen dienen geheven te worden.

Overeenkomstig artikel 15, lid 2, van de verordening mag er geen kruissubsidiëring zijn voor de plaatselijke diensten, maar overeenkomstig artikel 3, lid 3, van het gemeenschappelijk heffingstelsel worden de kosten van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten gefinancierd door de heffing die wordt opgelegd aan gebruikers van luchtvaartnavigatiediensten en/of door andere inkomsten.

Overeenkomstig artikel 1, lid 6, van het gemeenschappelijk heffingstelsel kunnen voor luchthavens met minder dan 150 000 commerciële bewegingen afwijkingen toegestaan worden op de bepalingen van artikels 6, 11 en 13, berekening van de kosten, de heffingen en de eenheidstarieven. De oorzaak voor de verschillende behandeling van de luchtruimgebruikers op de luchthaven Brussel Nationaal en de regionale luchthavens ligt dus niet bij het niet toepassen van het gemeenschappelijk heffingstelsel maar wel bij het samenwerkingsakkoord van 1989.

In verband met de concrete vragen, zoals hierboven aangegeven, is het laten varen van de vrijstelling voor luchthavens met minder dan 50 000 commerciële bewegingen niet noodzakelijk een oplossing voor het door u opgeworpen probleem.

Ik wil samen met de Gewesten een evenwichtige regeling uitwerken voor de financiering van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op alle Belgische luchthavens.

Mijn diensten hebben reeds verschillende onderzoeken ingesteld naar de exactheid van de gegevens van de luchthaven van Charleroi en hebben daarbij geen onregelmatigheden vastgesteld.

Men weet echter ook dat het structurele tekort van Belgocontrol moet rechtgezet worden en ik denk dat dit een inspanning zou vragen van elke betrokken partij. Dit betekent een inspanning van de regionale luchthavens, van Brussel Nationaal en van Belgocontrol zelf. Men moet beter functioneren om het structurele tekort te financieren. Ik onderzoek op dat vlak een plan en ik zal dat presenteren aan de verschillende regio's maar ook aan Belgocontrol zelf zodat wij een structurele oplossing vinden.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat een en ander in de pijplijn zit.

Wat betreft hetgeen u zegt over de vrijstelling voor die 50 000 vluchten, dit is inderdaad niet rechtstreeks gelinkt. Wanneer die vrijstelling echter niet wordt toegepast, moeten de tariefformules van de regionale luchthavens wel worden aangemeld bij Europa en zal zij daarop ook een blik werpen om na te gaan of alles wel naar behoren is.

U weet dat er in het verleden al vragen zijn geweest of er voor een aantal van die regionale luchthavens sprake was van ongeoorloofde staatssteun. U weet ook dat, als die tariefformules worden aangemeld, dit ook een element kan zijn van het volledige plaatje om na te gaan of dat effectief het geval is. In die zin kan dat ook een opening bieden om na te gaan of alles verloopt zoals het zou moeten verlopen.

Ik heb u gevraagd hoeveel commerciële bewegingen de luchthaven van Charleroi in 2011 telde. U hebt in een eerder antwoord op een schriftelijke vraag geantwoord dat die luchthaven jaar na jaar, tussen 2008 en 2010, groeide met ongeveer 26 %.

Daardoor zou zij, als men dat groeipad zou doortrekken, boven die 50 000 uitkomen dit jaar, of ten laatste volgend jaar.

Het aantal vluchten dat Charleroi momenteel aangeeft op haar website ligt rond de 90 000. Uiteraard zijn dat niet alleen commerciële vluchten, vandaar dat het wel een belangrijk punt is om na te gaan of dat effectief het geval is. U zult worden aangesproken over het feit dat u eventueel een luchthaven zou vrijstellen van die Europese regels, terwijl dat eigenlijk niet meer kan.

U weet dat dit soort inbreukprocedures nog altijd aan de lidstaat wordt bezorgd op federaal niveau en dat

ook de boetes nog altijd door Buitenlandse Zaken worden betaald. In die zin is dit een punt dat u toch best zou opvolgen.

Ik begrijp dat u momenteel nog niet over die gegevens beschikt, dus ik zal daarover later nog een vraag stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ISA-systeem" (nr. 9494)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de intelligente snelheidsaanpassing" (nr. 9553)

13 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le système ISA" (n° 9494)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle intelligent de la vitesse" (n° 9553)

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over ISA, de intelligente snelheidsaanpassing of intelligent speed assistance. De European Transport and Safety Council, ETSC, ijvert reeds jaren voor toepassing en invoering van ISA. Het is ook hier in de commissie reeds meermaals ter sprake gekomen, het werd onder andere aangekaart door collega Temmerman.

Intelligente snelheidsadaptatie is een mature technologie die diverse toepassingen heeft om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het kan als informatief en waarschuwend systeem dienen, maar ook een meer strikte toepassing waarbij het systeem de snelheid effectief beperkt is mogelijk.

Om een auto met ISA uit te rusten moet deze voorzien worden van een gps, een snelheidsslot en een boordcomputer. Deze systemen zijn beschikbaar op de markt en worden momenteel reeds ingebouwd als vrijwillig instelbaar in verschillende auto's.

Daarnaast is het noodzakelijk om over betrouwbare informatie over de geldende maximumsnelheden op onze wegen te beschikken, dat is natuurlijk essentieel. In Nederland heeft men reeds een maximumsnelhedenkaart ontwikkeld, een digitale database van alle vaste maximumsnelheden op alle openbare wegen voor gemotoriseerd verkeer.

In Frankrijk heeft president Sarkozy onlangs te kennen gegeven een voortrekkersrol te willen spelen inzake de uitrol van ISA. Binnen afzienbare tijd zal men ook daar een roadmap uitwerken en dus ook zo'n maximumsnelhedenkaart uittekenen.

Ook Vlaanderen wil inzetten op het ontwikkelen van ITS-toepassingsmogelijkheden zoals onder andere de ISA-snelheidskaart en dynamisch verkeersmanagement.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is uw standpunt over ISA en de mogelijke implementatie hiervan?

Welke toepassingsmogelijkheden ziet u op dit vlak voor België en binnen welke termijn zouden die ingang kunnen vinden?

Welke initiatieven zult u hiervoor nemen?

Ten slotte, is er overleg met de Gewesten om tot een snelheidskaart voor België te komen, want als wij niet over zo'n snelheidskaart beschikken heeft het natuurlijk weinig zin om hiermee door te gaan? Wat is de

stand van zaken?

13.02 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij graag aan bij de vragen van collega Van den Bergh. Ik wil hieraan nog toevoegen dat men – ik mag niet zeggen we, want ik zat toen niet in het Parlement – in 2004 in dit Parlement een resolutie heeft goedgekeurd om de toepassing van ISA te promoten en om ISA te installeren in de verschillende wagens van het Parlement en van de ministers.

Ondertussen zijn wij acht jaar verder. In de jongste staten-generaal, waarnaar ik daarnet verwezen heb, verwijst men ook terug naar ISA en zegt men dat dit systeem absoluut zou moeten worden gepromoot.

Een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen is nog altijd snelheid. Het is dan ook evident dat ISA daarvoor een mogelijke oplossing zou kunnen bieden.

Ik heb aan uw voorganger gevraagd hoe het komt dat hierover nog weinig of niets is gebeurd in het federaal Parlement, ondanks de resolutie van 2004. Ik heb daarop een heel vaag antwoord gekregen. Ik hoop dat u iets duidelijker zult zijn over wat u eventueel met ISA van plan bent. Zijn er nog belemmeringen om dit door te voeren? Als die er zijn, verneem ik graag welke.

Het is raar dat de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid in haar aanbevelingen, enerzijds, laat doorschemeren dat er belemmeringen zijn maar, anderzijds, toch aanbeveelt ISA te promoten. Het zou goed zijn mocht zij aanbevelen die belemmeringen weg te werken. Bent u daartoe bereid? Bestaat daartoe een mogelijkheid?

Kan er volgens u een veralgemeende invoering van ISA zijn? Is dit wenselijk of vindt u van niet? Zou het wenselijk zijn om dit systeem dwingend te maken?

Ten slotte, zoals ook collega Van den Bergh heeft gezegd, moeten in dit dossier ook de andere beleidsniveaus worden betrokken. Het is immers een gedeelde verantwoordelijkheid en bijvoorbeeld rond de snelheidskaarten moet er zeker overlegd worden.

Ik wil ook nog zeggen dat ik niet echt tevreden zal zijn met een antwoord als dat wij een proefproject zullen opstarten. Er zijn reeds veel proefprojecten geweest in ons land en ook in het buitenland. Ik denk dat het nu echt tijd is om over te gaan tot actie.

13.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, collega's, de European Transport Safety Council stelt terecht dat ISA de verkeersveiligheid kan bevorderen.

Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen voorziet als een van de prioritaire acties in de beschikbaarheid, toegankelijkheid en actualisatie van onder andere de verkeersregels die zowel reis- als verkeersinformatie betreffen.

Bijgevolg is het noodzakelijk dat wat u een snelheidskaart noemt, operationeel wordt. Hiervoor is echter nog geen termijn bepaald. Eerst moeten door de Europese Commissie de technische specificaties worden vastgesteld.

Aangezien het echter tot de prioritaire gebieden en acties behoort en de lidstaten voor de implementatie van de richtlijn moeten rapporteren over hun actieprogramma 2012-2017, lijkt 2017 de uiterste datum.

Het klopt dat dit voor het Vlaams Gewest al beschikbaar is via de verkeersbordendatabank.

De omzetting van de richtlijn verloopt via de stuurgroep onder het voorzitterschap van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarin alle betrokken overheden vertegenwoordigd zijn en er dus overleg met de Gewesten plaatsvindt.

Hoewel het niet als zodanig wordt vermeld kan men stellen dat ISA ook tot de prioritaire acties behoort van deze richtlijn, met name binnen prioritair gebied 3, ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en beveiliging. Aan het BIVV werd gevraagd de mogelijkheid van promotie en testen van ISA te onderzoeken in uitvoering van de aanbevelingen van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

De situatie is sinds november 2011 niet noemenswaardig gewijzigd. De belemmeringen blijven dus technisch. Enerzijds rendeert een dergelijk systeem pas ten volle als alle voertuigen ermee zijn uitgerust, anderzijds moet qua infrastructuur iedere weg zijn uitgerust met een voor het ISA-systeem ontvankelijke snelheidslimiet. Financieel brengt het installeren van het meer performante ISA-systeem, halfopen en gesloten, een belangrijke kostprijs met zich mee. Politiek moet de veralgemeende invoering in het kader van de Europese regelgeving vorm krijgen. Maatschappelijk kan op dit moment enkel voldoende draagkracht voor de open varianten worden aangetoond.

Het is noodzakelijk om dit systeem al te promoten om de maatschappelijke aanvaarding bij de bevolking te verbreiden. Gelet op de verschillende hierboven genoemde belemmeringen is een veralgemeende invoering onmogelijk binnen deze legislatuur. Het is mijn overtuiging, net zoals die van mijn voorganger, dat meer dwingende ISA-systemen wenselijk zijn zodat de snelheidslimieten daadwerkelijk door alle voertuigen in de verkeersstroom gerespecteerd worden. De problematiek van het ISA-systeem, zeker in een dwingende vorm en toegepast in alle voertuigen, gaat om de technische harmonisatie van motorvoertuigen in het kader van de interne markt en betreft bijgevolg de Europese bevoegdheid.

Op nationaal niveau behoort de omzetting van de technische eisen van motorvoertuigen tot de federale bevoegdheid. Om ISA te kunnen implementeren moeten op gewestelijk niveau de snelheidslimieten in kaart worden gebracht. Vlaanderen heeft reeds een verkeersbordendatabank beschikbaar. De promotie van ISA en proefprojecten ter zake kunnen uiteraard op elk beleidsniveau plaatsvinden.

Tot slot dient vermeld te worden dat er overleg plaatsvindt tussen de federale overheid en de Gewesten, in het bijzonder over de omzetting van de richtlijn 2010/40 betreffende het kader van de invoering van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerwijzen. ISA kwam echter tijdens dit overleg nog niet prioritair aan bod.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw vrij uitgebreide antwoord, met vermelding van het Europese kader, wat natuurlijk belangrijk en essentieel is.

Wanneer wij tot een veralgemeende toepassing van het systeem in alle voertuigen op onze wegen zouden willen komen, zou het aangewezen zijn dat een en ander op Europees niveau wordt geregeld. Wagens zouden aldus sneller met het systeem kunnen worden uitgerust, op het moment dat die in Europa zouden worden verkocht.

Dat alles is echter langetermijndenken.

Toch ben ik enigszins ontgoocheld over de voorzichtigheid waarmee u over het onderwerp spreekt, omdat er toch wel een aantal opportuniteiten zijn.

Ik denk bijvoorbeeld aan de snelheidskaarten. Wanneer zij niet alleen in Vlaanderen, maar ook in Brussel en Wallonië klaar zijn, zou het systeem al kunnen worden gepromoot. Ik denk aan het commerciële vervoer en aan bedrijven die hun wagenpark eventueel met het systeem zouden kunnen uitrusten, wanneer zij bijvoorbeeld met veel overtredingen worden geconfronteerd. Het zou voor taximaatschappijen een soort kwaliteitslabel kunnen zijn, indien zij hun klanten erop zouden kunnen wijzen dat hun voertuigen met ISA zijn uitgerust.

Het zou ook een stimulans kunnen zijn, ook voor voorbeeldfuncties, zoals ministeriële voertuigen.

Een meer gesloten systeem kan ook als een soort veiligheidsmaatregel worden beschouwd. In de strijd tegen recidiverende snelheidsovertreders zou het mogelijk kunnen zijn een dergelijk gesloten ISA-systeem in hun voertuigen in te bouwen. Naar analogie van het alcoholslot zouden bepaalde bestuurders kunnen worden verplicht enkel nog te rijden met een wagen die met een dergelijk ISA-systeem is uitgerust.

Ter zake blijft echter de voorwaarde dat wij eerst over volledige snelheidskaarten voor het hele land moeten kunnen beschikken. Op het punt van de snelheidskaarten, als een noodzakelijke voorwaarde om nog maar over de implementatie van ISA te kunnen denken, zouden wij tijdens de huidige legislatuur wel concrete stappen vooruit moeten kunnen zetten. Ter zake zijn wij echter van de verschillende Gewesten afhankelijk.

13.05 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan mij alleen maar bij de woorden van de heer Van den Bergh aansluiten. Ik ben ook enigszins ontgoocheld, omdat u antwoordt dat verschillende

initiatieven kunnen worden genomen.

Mijnheer de staatssecretaris, zij zijn al ondernomen. Ik heb in 2003 zelf een initiatief genomen, wat dus bijna tien jaar geleden is. Het betreft een plaatselijk initiatief, waarbij met vrijwilligers rond ISA is gewerkt.

De betrokken vrijwilligers hebben ISA in hun wagen laten installeren en hebben er ongeveer een jaar meer rondgereden. Het initiatief is heel erg positief onthaald.

Het is door de universiteit van Gent begeleid en er is een doctoraat over het initiatief geschreven. In verschillende landen, maar vooral in Nederland, zijn er initiatieven genomen. Iedereen is het erover eens maar alleen gebeurt er zo weinig.

Zoals de heer Van den Bergh zegt kan er ook weinig gebeuren als er niet eens een snelheidskaart is. Wij hebben ooit plaatselijk een snelheidskaart geïnstalleerd. Dat heeft veel geld gekost. Eens men buiten de stadsgrenzen kwam kon men ISA niet meer gebruiken omdat de snelheidskaart er niet was. Ook in deze legislatuur kunnen we minstens dit al doen. Het zou kunnen worden gepromoot zodat mensen die het willen gebruiken het ook kunnen gebruiken. Dat is nog iets anders dan een algemene verplichting die er ooit zou komen vanuit Europa. Dat zou het beste zijn maar dat is uiteraard op lange termijn. Ik denk dat Europa vandaag wel andere zaken te regelen heeft. Vooral voor mensen, organisaties, openbare vervoersmaatschappijen en taxibedrijven die het zouden willen gebruiken is die snelheidskaart een eerste vereiste. Ik hoop dat u samen met uw collega's in andere departementen een initiatief kunt nemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la rectification concernant la visibilité des marques d'immatriculation de véhicules" (n° 9500)

14 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wijziging inzake de zichtbaarheid van de nummerplaten van voertuigen" (nr. 9500)

14.01 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en mai de l'année passée, j'avais interrogé votre prédécesseur concernant le retrait, dans l'arrêté royal du 16 novembre 2010, du paragraphe concernant la lisibilité des plaques d'immatriculation. Celui-ci m'avait répondu qu'il s'agissait d'une erreur de retranscription suite à la transposition d'une directive européenne et que le problème était en passe d'être réglé. Or, selon mes informations, et dans le cas où celles-ci sont correctes, la rectification n'aurait pas encore été effectuée à ce jour.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me dire où nous en sommes dans la rectification de cette erreur?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Dufrane, parmi les changements apportés à l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules découlant de l'introduction de la plaque d'immatriculation au format européen figure l'article 29, changé dans sa totalité.

Les prescriptions relatives à la lisibilité de la plaque ont été involontairement retirées de l'arrêté royal susmentionné. Un projet modificatif rattrapant cet oubli est actuellement à la signature de notre souverain. Il sera ensuite publié au *Moniteur belge*.

Je porte à votre connaissance qu'il entre dans mes intentions d'imposer un changement de plaque d'immatriculation lors de chaque changement de véhicule, ce qui aura pour effet de maintenir en permanence un parc de véhicules disposant de plaques d'immatriculation récentes, alors que le parc actuel compte encore des véhicules dont la première plaque d'immatriculation a été délivrée dans les années 50.

14.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je suis ravi d'entendre votre réponse. Les faits datent déjà de quelques mois et le sujet était d'importance: il s'agissait de recours que les contrevenants pouvaient introduire pour faire sauter leur procès-verbal. Je pense que le souverain sera attentif à signer le projet le plus rapidement possible.

Je rebondis sur votre réponse concernant le changement de plaque d'immatriculation. Cela concerne-t-il surtout les véhicules encore munis d'anciennes plaques, ou même les nouvelles plaques devraient être-elles renouvelées à chaque changement de véhicule? Vous me dites qu'il s'agit également des nouvelles plaques. Je n'étais pas sûr d'avoir bien compris!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 9515)

15 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la Direction générale du Transport aérien" (n° 9515)

15.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een opvolgingsvraag. Ik heb uw voorganger vorig jaar een vraag gesteld over de werking van het DG Luchtvaart, naar aanleiding van een brief van 19 juli 2001 waarin men kloeg over de werking van het directoraat-generaal Luchtvaart. Uw voorganger, de heer Schoupe, antwoordde dat er eigenlijk geen problemen waren. Daarna kreeg ik opnieuw signalen en bijkomende vragen. Ik heb even gewacht tot u zich in de materie had ingewerkt. Naar verluidt is het kabinet van de heer Schoupe op zoek gegaan naar de manier waarop ik mijn informatie had verkregen. Ik hoop dat u dat niet zult doen.

Blijkbaar is er nog steeds een probleem met de rotatie van de controles. Men zegt mij dat het belangrijk is dat die rotatie zeker en vast wordt aangenomen, om enige objectiviteit te garanderen. In het rapport van het DG Luchtvaart, het jaarverslag van 2010, kon ik lezen dat er een audit is geweest met betrekking tot de Safety Assessments of Foreign Airplanes.

Is er nu eigenlijk nog een probleem inzake de werking bij het DG Luchtvaart? Ik heb interne documenten gekregen van vergaderingen over deze controles. Wat is daar de opvolging van?

Wat waren de bevindingen van de audit? Kunt u mij een kopie daarvan bezorgen?

In welke mate worden de rotaties georganiseerd bij de inspectie van de vliegtuigen?

15.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, inzake de werking van het DG Luchtvaart werd met de vakorganisaties een aantal acties overeengekomen naar aanleiding van een overleg met de voorzitters van de FOD Mobiliteit en het DG Luchtvaart, en van een recente vergadering van het basisoverlegcomité. Daarbij werden mede in het licht van de tevredenheidsenquête van de FOD een aantal verbeteringsacties ondernomen, waaronder een benchmarking inzake de werking van het DG Luchtvaart met zeven andere Europese lidstaten. Verder nog een workshop met de EASA inzake de interpretatie van sommige EASA-voorschriften, een problematiek die in het verleden leidde tot interne spanningen en wrijvingen met de industrie. Dan zijn er nog een aantal communicatie-initiatieven, de organisatie van vier vergaderingen van het basisoverlegcomité per jaar, een maandelijks informeel overleg tussen de vakorganisaties en het DG Luchtvaart, wat zal toelaten concrete problemen onmiddellijk te signaleren en te identificeren en samen oplossingen uit te werken.

SAFA-inspecties ressorteren onder de directie Luchtvaartinspectie van het DG Luchtvaart.

Het was een zeer positief rapport. De EASA heeft laten weten dat België bij de landen met het kleinste aantal bevindingen is. Wij hebben de bevindingen achteraf heel snel afgesloten.

De twee bevindingen waren de volgende.

"Even though the BCAA uses the current and correct EASA approved poll form, the used form is not in line with the form as displayed in appendix 2 of the SAFA ramp inspection manual."

"The BCAA has not performed an evaluation of the third party trading organisation, nor have they used the

evaluation of another NAA before ending the recurrent training for all of their SAFA inspectors.”

Ik overhandig u het eindrapport van de audit.

Voor een goed begrip wijs ik erop dat de controleurs van de Directie Bedrijfsrekeningen en de inspecteur van de Directie Luchtvaartinspectie niet dezelfde taken hebben. De controleurs werken meestal bij een specifieke onderneming. Het is voor hen dat er een rotatiesysteem in het leven geroepen is. Deze rotatie laat hun toe kennis en ervaring op te doen op verschillende plaatsen en vermijdt dat zij met slechts één bedrijf in contact zouden staan. Bijsturingen van het systeem zullen tevens met de vakbonden overlegd worden. Dit rotatiesysteem wordt trouwens ook in de andere diensten van de FOD Mobiliteit en Transport gehanteerd.

De veiligheidsinspecteurs van de Dienst Inspectie daarentegen zijn niet belast met de controle van specifieke luchtvaartmaatschappijen en worden niet opgenomen in een rotatiesysteem. Voor de inspecties inzake luchtvaartbeveiliging op de luchthavens wordt er wel op toegezien dat er geregeld rotaties gebeuren.

15.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal nakijken wat binnen het basisoverlegcomité hierover afgesproken is. Eventueel stel ik later nog opvolgingsvragen in het basisoverlegcomité.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.15 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.15 heures.*