



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**Mardi**

**25-01-2011**

**Après-midi**

**Dinsdag**

**25-01-2011**

**Namiddag**

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                                     |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                | 1 |
| - M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les incitants pour favoriser l'utilisation de voitures circulant au gaz naturel" (n° 1359)                                 | 1 |
| - M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules roulant au gaz naturel" (n° 1406)                                                                        | 1 |
| <i>Orateurs: Bert Wollants, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                                                                                   |   |
| Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le respect de la législation linguistique au sein du SPF Mobilité et Transports" (n° 1360)                       | 2 |
| <i>Orateurs: Bert Wollants, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                                                                                   |   |
| Question de M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les craintes de l'accompagnement des véhicules exceptionnels pour les petites sociétés de transport" (n° 1278) | 3 |
| <i>Orateurs: David Clarinval, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                                                                                 |   |
| Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre croissant de véhicules circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique" (n° 1624)          | 4 |
| <i>Orateurs: Peter Logghe, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                                                                                    |   |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                | 5 |
| - Mme Veerle Wouters au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle campagne Bob 'I Bob you' " (n° 1427)                                                                         | 5 |
| - M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la récente campagne Bob et les contrôles de police" (n° 2114)                                                               | 6 |
| - M. David Geerts à la ministre de l'Intérieur sur "la récente campagne Bob et les contrôles de police" (n° 2116)                                                                                                   | 6 |
| <i>Orateurs: Veerle Wouters, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>                                                                                                                                  |   |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                | 8 |

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                  |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                         | 1 |
| - de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het stimuleren van wagens op aardgas" (nr. 1359)                                                                                       | 1 |
| - de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aardgasvoertuigen" (nr. 1406)                                                                                                      | 1 |
| <i>Spreekers: Bert Wollants, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                                                                                              |   |
| Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het naleven van de taalwetgeving bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 1360)                                                  | 2 |
| <i>Spreekers: Bert Wollants, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                                                                                              |   |
| Vraag van de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrees die leeft bij kleine transportbedrijven met betrekking tot de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 1278) | 3 |
| <i>Spreekers: David Clarinval, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                                                                                            |   |
| Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "steeds meer onverzekerde en ongekeurde voertuigen in het verkeer" (nr. 1624)                                                    | 4 |
| <i>Spreekers: Peter Logghe, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                                                                                               |   |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                         | 5 |
| - mevrouw Veerle Wouters aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe Bob-campagne 'I Bob you' " (nr. 1427)                                                                                       | 5 |
| - de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de recente Bob-campagne en politiecontroles" (nr. 2114)                                                                                 | 6 |
| - de heer David Geerts aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de recente Bob-campagne en politiecontroles" (nr. 2116)                                                                                                                      | 6 |
| <i>Spreekers: Veerle Wouters, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>                                                                                                                                                             |   |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                         | 8 |

|                                                                                                                                                                                                                             |    |                                                                                                                                                                                                                                                                  |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les subsides européens affectés au Rhin de fer" (n° 1469)                                                                          | 8  | - de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese subsidies voor de IJzeren Rijn" (nr. 1469)                                                                                                                     | 8  |
| - M. Willem-Frederik Schiltz au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les déclarations faites par le gouvernement fédéral allemand au sujet du Rhin de fer" (n° 1975)                          | 8  | - de heer Willem-Frederik Schiltz aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraken van de Duitse federale regering over de IJzeren Rijn" (nr. 1975)                                                               | 8  |
| <i>Orateurs:</i> <b>Tanguy Veys, Willem-Frederik Schiltz, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité                                                                                                            |    | <i>Sprekers:</i> <b>Tanguy Veys, Willem-Frederik Schiltz, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit                                                                                                                                                |    |
| Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rapport médical sur les nuisances sonores liées au trafic aérien et leurs effets sur la santé" (n° 1532) | 11 | Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het medisch rapport over de geluidsoverlast ten gevolge van het luchtverkeer en de gevolgen daarvan voor de gezondheid" (nr. 1532) | 11 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité                                                                                                                       |    | <i>Sprekers:</i> <b>Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit                                                                                                                                                           |    |
| Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les objectifs des États généraux de la Sécurité routière 2007" (n° 1558)                                                 | 13 | Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de doelstellingen van de staten-generaal van de Verkeersveiligheid 2007" (nr. 1558)                                                            | 13 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Bert Wollants, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité                                                                                                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Bert Wollants, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit                                                                                                                                                                       |    |
| Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le financement européen de la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 1597)                  | 15 | Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese financiering van de modernisering van de spoorlijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 1597)                                                      | 15 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Georges Gilkinet, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité                                                                                                                                |    | <i>Sprekers:</i> <b>Georges Gilkinet, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit                                                                                                                                                                    |    |
| Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la méconnaissance du code de la route" (n° 1666)                                                                        | 17 | Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de slechte kennis van het verkeersreglement" (nr. 1666)                                                                                        | 17 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Kattrin Jadin, Etienne Schouppe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité                                                                                                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Kattrin Jadin, Etienne Schouppe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit                                                                                                                                                                       |    |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                        | 18 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                         | 18 |
| - M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la pénurie de produits dégivrants pour avions à l'aéroport de Bruxelles National" (n° 1801)                                        | 18 | - de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het tekort aan de-icing-vloeistoffen op Brussels Airport" (nr. 1801)                                                                                   | 18 |
| - Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1877)                                                                                                | 18 | - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1877)                                                                                                                | 18 |
| - M. André Frédéric au secrétaire d'État à la                                                                                                                                                                               | 18 | - de heer André Frédéric aan de staatssecretaris                                                                                                                                                                                                                 | 18 |

Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la pagaille engendrée par les chutes de neige à Brussels Airport" (n° 1887)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la pénurie de liquide de dégivrage à l'aéroport de Bruxelles National" (n° 2297)

*Orateurs:* **Bert Wollants, André Frédéric, Tanguy Veys, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transfert du service de médiation de la SNCB vers le SPF Mobilité" (n° 1815)

*Orateurs:* **Steven Vandeput, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 23

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relations entre l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires et les autorités judiciaires" (n° 1840)

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relations entre les missions de contrôle du SSICF et d'Infrabel" (n° 1841)

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les sources d'expertise externes de l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires" (n° 1842)

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la création d'une nouvelle entité 'coordination du rail' au sein du SPF Mobilité" (n° 1843)

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires" (n° 1844)

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet de loi instaurant un système de sanctions administratives au sein de l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires" (n° 1845)

*Orateurs:* **Steven Vandeput, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de chaos op Brussels Airport door de sneeuwval" (nr. 1887)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebrek aan ontijzelingsvloeistof in Brussels Airport" (nr. 2297)

*Sprekers:* **Bert Wollants, André Frédéric, Tanguy Veys, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het overbrengen van de ombudsdienst van de NMBS naar de FOD Mobiliteit" (nr. 1815)

*Sprekers:* **Steven Vandeput, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 23

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhouding tussen het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen en de gerechtelijke instanties" (nr. 1840)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhouding tussen de controletaken van DVIS en Infrabel" (nr. 1841)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de externe expertisebronnen van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 1842)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van een nieuwe entiteit 'spoorwegcoördinatie' binnen de FOD Mobiliteit" (nr. 1843)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 1844)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het wetsontwerp tot invoering van een systeem van administratieve sancties bij het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen" (nr. 1845)

*Sprekers:* **Steven Vandeput, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

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

du

MARDI 25 JANVIER 2011

Après-midi

# COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 25 JANUARI 2011

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 15 h 38 par Mme Maggie De Block, présidente.

La **présidente**: La question n° 953 de M. Geerts est reportée, ainsi que les questions n° 1033 de Mme De Bue et n°s 1248 et 1406 de M. Van den Bergh. M. Clarinval n'est pas présent. Mme Temmerman s'est excusée, sa question n° 1296 est reportée.

## **01** Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les incitants pour favoriser l'utilisation de voitures circulant au gaz naturel" (n° 1359)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules roulant au gaz naturel" (n° 1406)

**01.01 Bert Wollants (N-VA)**: Alors que les véhicules circulant au gaz naturel sont déjà pratiquement intégrés dans les pays voisins, ils demeurent provisoirement un phénomène marginal dans notre pays. Cela s'explique notamment parce que ce carburant pourtant très écologique n'est pour ainsi dire disponible nulle part. Comment les autorités fédérales peuvent-elles promouvoir ce moyen de transport?

**01.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En 2005, la DIV enregistrait 64 véhicules propulsés au gaz contre 171 en 2010. Les autorités fédérales n'ont prévu aucune mesure particulière concernant ce genre de voitures. Le gaz naturel utilisé à des fins de transport bénéficie toutefois d'une exonération des accises. Aux nouvelles voitures au gaz dont les émissions de

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.38 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

De **voorzitter**: Vraag nr. 953 van de heer Geerts wordt uitgesteld, evenals de vragen nr. 1033 van mevrouw De Bue en nrs 1248 en 1406 van de heer Van den Bergh. De heer Clarinval is er niet. Mevrouw Temmerman heeft zich verontschuldigd, haar vraag nr. 1296 wordt uitgesteld.

## **01** Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het stimuleren van wagens op aardgas" (nr. 1359)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aardgasvoertuigen" (nr. 1406)

**01.01 Bert Wollants (N-VA)**: Terwijl in onze buurlanden auto's op aardgas bijna ingeburgerd zijn, blijven ze bij ons voorlopig een marginaal fenomeen. Dat komt onder andere omdat je deze nochtans vrij ecologische brandstof haast nergens kunt tanken. Hoe kan de federale overheid dit transportmiddel promoten?

**01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands)**: In 2005 waren er bij de DIV 64 voertuigen op aardgas ingeschreven, in 2010 waren er dat 171. Binnen de federale bevoegdheden worden geen specifieke maatregelen genomen voor dit soort auto's. Wel geniet aardgas voor vervoersdoeleinden een vrijstelling van accijnzen. Voor nieuwe auto's op

CO<sub>2</sub> sont limitées à 115 grammes par kilomètre s'applique en outre une réduction fédérale de 3 % sur le prix d'achat. Pour une voiture produisant moins de 105 grammes, cette réduction atteint même 15 %. Des mesures complémentaires sont souhaitables, certes, mais la tâche incombe au prochain gouvernement.

Le développement de l'infrastructure de stations services au gaz naturel relève du secteur privé, avec ou sans le soutien des autorités.

**01.03 Bert Wollants (N-VA):** Tant que nous ne pouvons nous passer de carburants fossiles, le gaz naturel constitue le meilleur choix. Le prochain gouvernement devra sans aucun doute se pencher sur la question.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le respect de la législation linguistique au sein du SPF Mobilité et Transports" (n° 1360)**

**02.01 Bert Wollants (N-VA):** L'application conséquente de la législation linguistique est une tâche qui incombe principalement aux pouvoirs publics. C'est là que le bât blesse. Un membre de la DIV à Ostende a adressé un courrier en français à un citoyen de Blankenberge. Je me pose alors cette question: comment la législation linguistique est-elle vraiment suivie au SPF Mobilité et Transports? Le secrétaire d'État intervient-il contre les infractions à la législation linguistique? Quelles dispositions prend-t-il afin d'éviter de telles infractions?

**02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*):** Le respect de la législation linguistique en matière administrative est une préoccupation permanente de mes services. Je ne puis toutefois dire grand-chose sur ce cas concret. Le particulier était peut-être un francophone que l'on s'est efforcé de servir dans sa propre langue.

Je ne dispose pas de statistiques mais il m'a été dit que la DIV ne reçoit pas de plaintes relatives à des infractions à la législation linguistique. Disons qu'il s'agit d'une erreur du service central. Je ne vois donc pas quelles mesures je devrais prendre.

**02.03 Bert Wollants (N-VA):** On applique donc des facilités dans une région unilingue. Est-ce bien conforme à la législation?

aardgas met een maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot van 115 gram per kilometer geldt daarenboven de federale korting van 3 procent op de aankoopprijs. Voor een wagen met minder dan 105 gram bedraagt die korting zelfs 15 procent. Bijkomende maatregelen zijn ongetwijfeld wenselijk, maar dat komt de volgende regering toe.

De uitbreiding van de infrastructuur van aardgastankstations is een taak voor de privésector, al dan niet ondersteund door de overheid.

**01.03 Bert Wollants (N-VA):** Zolang we niet zonder fossiele brandstoffen kunnen, is aardgas de beste keuze. De volgende regering moet daar zeker op inzetten.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het naleven van de taalwetgeving bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 1360)**

**02.01 Bert Wollants (N-VA):** Een consequente toepassing van de taalwetgeving is in de eerste plaats een taak voor de overheidsdiensten. Daar knelt het schoentje nogal eens. Zo schreef iemand van het DIV-kantoor Oostende een eentalig Franse brief aan een burger in Blankenberge. Dan vraag ik me af: hoe wordt de taalwetgeving bij de FOD Mobiliteit en Vervoer eigenlijk toegepast? Treedt de staatssecretaris op tegen inbreuken op de taalwetgeving? Wat onderneemt hij om zulke overtredingen te vermijden?

**02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*):** Het naleven van de taalwetten in bestuurszaken is voor mijn diensten een permanent aandachtspunt. Over het concrete geval kan ik me moeilijk uitspreken. Misschien was de particulier een Franstalige en heeft men getracht hem in zijn eigen taal te bedienen.

Ik beschik niet over statistieken, maar navraag leert me dat er bij de DIV geen klachten binnenlopen over inbreuken op de taalwetgeving. Laten we het houden op een vergissing vanuit de centrale dienst. Ik zie dus niet in welke stappen ik zou moeten zetten.

**02.03 Bert Wollants (N-VA):** Eigenlijk past men dus faciliteiten toe in een eentalige regio? Is dat wel conform de wetgeving?

**02.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): On le fait uniquement à titre exceptionnel pour pouvoir fournir des informations claires à une personne en cas de contestation. Cette règle s'applique également aux néerlandophones en territoire francophone. Ce n'est pas le cas pour la délivrance normale de documents mais bien en cas de contestation, par courtoisie en quelque sorte.

**02.05 Bert Wollants** (N-VA): La législation linguistique est un équilibre instable. Si les services y dérogent, nous nous avançons sur un terrain dangereux.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 1361 de M. Wollants est transformée en question écrite.

**03 Question de M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les craintes de l'accompagnement des véhicules exceptionnels pour les petites sociétés de transport" (n° 1278)**

**03.01 David Clarinval** (MR): Je vous ai déjà interpellé à propos des difficultés d'application, pour le monde agricole, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels. Aujourd'hui, je vous interroge sur la nouvelle procédure et les conditions d'accompagnement des transports exceptionnels, entrées en vigueur avec cet arrêté.

Cette nouvelle procédure place l'accompagnement de transports exceptionnels sous la législation "gardiennage" et impose des conditions exagérées dans ce cadre. Ainsi, la condition de disposer d'au moins trois véhicules d'accompagnement et de trois accompagnateurs en service a été imposée – qui plus est, sans concertation – au secteur et a entraîné la fermeture des petites sociétés de transport.

Comptez-vous modifier votre arrêté royal, pour ne plus exiger trois véhicules d'accompagnement et remédier aux problèmes des petites sociétés d'accompagnement? Allez-vous organiser une concertation avec le secteur?

**03.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): L'arrêté royal du 2 juin 2010 détermine le

**02.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Men doet dat alleen bij uitzondering om iemand bij betwistingen duidelijke inlichtingen te kunnen verschaffen. Dat geldt ook voor Nederlandstaligen in het Franse taalgebied. Voor de normale aflevering van documenten gebeurt het niet, bij geschillen wel vanuit een zekere hoffelijkheid.

**02.05 Bert Wollants** (N-VA): De taalwetgeving is een wankel evenwicht. Als de diensten daarvan afwijken, komen we op een gevaarlijk spoor terecht.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 1361 van de heer Wollants wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**03 Vraag van de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrees die leeft bij kleine transportbedrijven met betrekking tot de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 1278)**

**03.01 David Clarinval** (MR): Ik heb u in het verleden al ondervraagd over de moeilijkheden die de landbouwsector ondervindt om het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen toe te passen. Vandaag wil ik u ondervragen over de nieuwe procedure en de voorwaarden voor de begeleiding van uitzonderlijke transporten, die ingevolge dit KB van kracht zijn geworden.

Overeenkomstig die nieuwe procedure wordt de begeleiding van uitzonderlijke transporten geïntegreerd in het wettelijk en reglementair kader met betrekking tot de bewaking, en in dat kader worden er overdreven voorwaarden gesteld. Zo moet men verplicht over minstens drie begeleidingsvoertuigen beschikken en drie begeleiders in dienst hebben – een voorwaarde die bovendien zonder enig overleg met de sector werd opgelegd – wat tot de sluiting van kleine transportondernemingen geleid heeft.

Zal u uw koninklijk besluit wijzigen, en de vereiste van de drie begeleidingsvoertuigen schrappen, zodat de problemen van de kleine transportondernemingen die uitzonderlijke transporten begeleiden, verholpen kunnen worden? Zal u met de sector om de tafel gaan zitten?

**03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Frans*): Het koninklijk besluit van 2 juni 2010 bepaalt

nombre de véhicules nécessaires pour accompagner un transport exceptionnel, en fonction de la catégorie dudit transport et de l'impact sur la sécurité routière. Il n'y a pas lieu d'adapter cette réglementation.

L'agrément des sociétés d'accompagnement est réglée par la loi de 1990 relative au gardiennage. Un arrêté d'exécution détermine comment obtenir la compétence professionnelle d'accompagnateurs. L'obligation pour une société d'accompagnement de disposer de trois véhicules et trois accompagnateurs est donc propre à cette loi.

Lors d'une réunion de la commission d'accompagnement de transports exceptionnels, le 30 septembre 2010, cette problématique a été abordée. Il a été demandé de limiter les obligations pour les services internes de gardiennage, contrairement aux sociétés d'accompagnement. Pour les sociétés de gardiennage, il s'agit d'autorisations d'accompagnement complètes pour lesquelles ces sociétés doivent disposer de trois véhicules et de trois agents. Pour les sociétés d'accompagnement, ces autorisations pourront être demandées en fonction de la catégorie d'accompagnement demandée, selon le nombre de véhicules.

Ainsi, nous tenons compte des particularités des petites entreprises de transport qui pourront exécuter leur accompagnement sans devoir disposer d'office de trois véhicules et de trois accompagnateurs.

**03.03 David Clarinval (MR):** Merci d'avoir tenu compte des petites sociétés lors de cette évaluation.

*L'incident est clos.*

**04 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre croissant de véhicules circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique" (n° 1624)**

**04.01 Peter Logghe (VB):** La police fédérale constate que de plus en plus de véhicules non assurés et dépourvus de certificat de contrôle technique sont en circulation. Il s'agit de centaines de milliers de véhicules.

Le ministre confirme-t-il que ces véhicules doivent être retirés de la circulation? Combien de contrevenants ont effectivement reçu une amende

hoeveel voertuigen er nodig zijn om een uitzonderlijk transport te begeleiden, in functie van de categorie waaronder dat transport valt en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Er is geen reden om die regelgeving te wijzigen.

De erkenning van de ondernemingen die uitzonderlijke transporten begeleiden, wordt geregeld bij de wet van 1990 inzake de bewaking. In een uitvoeringsbesluit wordt bepaald hoe de beroepsbekwaamheid van begeleider kan worden verkregen. De verplichting voor een begeleidingsonderneming om over drie voertuigen en drie begeleiders te beschikken, vloeit dus voort uit die wet.

Deze problematiek is op 30 september 2010 aan bod gekomen tijdens een vergadering van de Commissie Begeleiding Uitzonderlijk Vervoer. Op die vergadering werd er gevraagd om het aantal verplichtingen voor de interne bewakingsdiensten – in tegenstelling tot de begeleidingsfirma's – te beperken. Bewakingsfirma's moeten over drie voertuigen en drie begeleiders beschikken om volledige begeleidingsvergunningen te verkrijgen. Wat de begeleidingsfirma's betreft, zullen die vergunningen kunnen worden aangevraagd in functie van de gevraagde begeleidingscategorie, volgens het aantal voertuigen.

Zo houden we rekening met de specificiteit van de kleine transportondernemingen, die transporten zullen kunnen begeleiden zonder dat ze ambtshalve over drie voertuigen en drie begeleiders moeten beschikken.

**03.03 David Clarinval (MR):** Ik dank u omdat u bij deze evaluatie rekening heeft gehouden met de kleine ondernemingen.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "steeds meer onverzekerde en ongekeurde voertuigen in het verkeer" (nr. 1624)**

**04.01 Peter Logghe (VB):** De federale politie stelt vast dat steeds meer onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen op onze wegen rijden. Het gaat over honderdduizenden voertuigen.

Bevestigt de minister dat deze voertuigen uit het verkeer moeten worden gehaald? Hoeveel overtreders kregen effectief een boete en hoeveel



et combien l'ont effectivement réglée? Combien de véhicules ont été mis en règle par la suite? N'est-il pas indiqué de procéder à la saisie de ces véhicules? Les sanctions sont-elles suffisantes et s'agit-il d'une priorité de la police?

**04.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'une de mes priorités consiste à réduire le nombre de véhicules non assurés et dépourvus de certificat de contrôle technique. Ces derniers constituent en effet un danger sur la route et sont souvent la cause d'accidents. Pour les véhicules non assurés, il est fait appel au Fonds commun de garantie automobile pour indemniser les victimes d'un accident. La non-assurance entrave le principe de la solidarité des assurés et il en résulte une hausse des primes d'assurances automobile.

Il s'agit également d'une priorité pour la police. Il existe une banque de données des véhicules non assurés. La police est également informée des véhicules dépourvus de certificat de contrôle technique par le biais des fichiers de la DIV. Par ailleurs, les documents de bord sont aussi contrôlés systématiquement lors des contrôles routiers. Ces informations pourront être transmises plus rapidement à la police grâce à la Banque-Carrefour des véhicules.

Seule la police est autorisée à appliquer des mesures contraignantes pour retirer des véhicules de la circulation. Les mesures contraignantes actuelles sont suffisantes. Lors d'un constat de non-assurance, le véhicule est saisi et remorqué. En ce qui concerne les véhicules dépourvus de certificat de contrôle technique, aucune transaction n'est proposée mais le conducteur est prié de présenter son véhicule au contrôle technique dans un délai imparti et de présenter le certificat de visite à la police. S'il omet de le faire, un procès-verbal est dressé et envoyé au parquet.

**04.03 Peter Logghe (VB)**: Le Fonds commun de garantie automobile intervient pour les véhicules non assurés, mais également pour les véhicules qui ne se sont pas soumis au contrôle technique. Ces deux types d'intervention pèsent doublement sur le budget de ce Fonds. Nous continuerons à suivre ce dossier.

*L'incident est clos.*

#### **05 Questions jointes de**

- Mme Veerle Wouters au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle campagne Bob 'I Bob you' " (n° 1427)

betaalden die boete? Hoeveel voertuigen werden achteraf in orde gesteld? Is het niet aangewezen om over te gaan tot het in beslag nemen van het voertuig? Wordt er wel voldoende gesanctioneerd en is dit wel een prioriteit voor de politie?

**04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands)**: Het is één van mijn prioriteiten om het aantal niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen terug te dringen. Niet-gekeurde voertuigen zijn immers een gevaar op de weg en dikwijls oorzaak van ongevallen. Voor niet-verzekerde voertuigen wordt dan weer een beroep gedaan op het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds om de slachtoffers van een ongeval te vergoeden. De niet-verzekering doet afbreuk aan het principe van de solidariteit van de verzekerden, waardoor de autoverzekeringspremies worden verhoogd.

Ook voor de politie is dit een prioriteit. Er bestaat een databank van niet-verzekerde voertuigen. De politie wordt via de DIV-bestanden ook ingelicht over niet-gekeurde voertuigen. Bovendien worden bij wegcontroles ook systematisch de boorddocumenten gecontroleerd. Dankzij de kruispuntbank van de voertuigen zal deze informatie sneller kunnen worden doorgeseind naar de politie.

Alleen de politie kan dwangmiddelen gebruiken om voertuigen uit het verkeer te nemen. De bestaande dwangmaatregelen volstaan. Bij vaststelling van niet-verzekering wordt het voertuig in beslag genomen en getakeld. Bij niet-gekeurde voertuigen worden er geen onmiddellijke inningen uitgeschreven, maar moet de bestuurder binnen een opgegeven termijn naar de keuring gaan en het bewijs van keuring voorleggen aan de politie. Als dat niet gebeurt, dan wordt een pv opgesteld en naar het parket gestuurd.

**04.03 Peter Logghe (VB)**: Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds komt niet alleen tussen voor niet-verzekerde voertuigen, maar ook voor niet-gekeurde voertuigen. Dat is een dubbele belasting voor dat Fonds. Wij blijven dit probleem opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

#### **05 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Veerle Wouters aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe Bob-

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la récente campagne Bob et les contrôles de police" (n° 2114)

- M. David Geerts à la ministre de l'Intérieur sur "la récente campagne Bob et les contrôles de police" (n° 2116)

campagne 'I Bob you' " (nr. 1427)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de recente Bob-campagne en politiecontroles" (nr. 2114)

- de heer David Geerts aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de recente Bob-campagne en politiecontroles" (nr. 2116)

**05.01 Veerle Wouters (N-VA):** La dernière campagne Bob s'est déroulée du 26 novembre au 10 janvier. La police devait effectuer 180 000 contrôles d'alcoolémie mais ce nombre aurait même été dépassé dans la pratique. Pendant les nuits de week-end, on aurait enregistré 13,1 % de tests positifs par rapport à un peu moins de 7 % pendant les nuits en semaine.

La campagne "I Bob you" aurait fait l'objet de nombreuses critiques, parce que le thème n'a pas été communiqué clairement.

Qu'en pense le secrétaire d'État? Quels groupes cibles la campagne visait-elle? Plusieurs groupes cibles ont-ils été approchés différemment? Pourquoi les informations n'ont-elles pas porté spécifiquement sur la consommation de drogues, après l'introduction du test salivaire?

Les campagnes anti-alcool n'ont qu'un effet temporaire. Si durant la campagne Bob, chacun fait preuve d'une grande prudence en matière de consommation d'alcool, une fois la campagne achevée, la vigilance se relâche. Ne s'indiquerait-il pas d'organiser davantage de contrôles anti-alcool en dehors des fêtes de fin d'année? La province du Limbourg s'y emploie déjà. Cette campagne provinciale est-elle coordonnée avec la campagne Bob et vice-versa? Observe-t-on des initiatives comparables dans d'autres provinces?

**05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** La campagne Bob, connue de 97 % du public, a été organisée cette année pour la 15<sup>e</sup> fois.

La campagne Bob et l'augmentation du nombre de contrôles d'alcoolémie sont donc bien connus. La campagne vise aussi bien les personnes qui sortent à plusieurs et qui désignent un "Bob", que celles qui se déplacent seules. Les contrôles d'alcoolémie ont un effet dissuasif.

Selon les experts, il n'est pas indiqué d'utiliser la campagne Bob dans d'autres domaines, comme la consommation de stupéfiants. Il se conçoit difficilement d'élaborer une campagne pour inciter les consommateurs de stupéfiants à désigner un

**05.01 Veerle Wouters (N-VA):** Van 26 november tot 10 januari liep de Bob-campagne. De politie zou 180.000 alcoholcontroles uitvoeren, maar in werkelijkheid werden het er zelfs nog meer. Tijdens de weekendnachten waren er 13,1 procent positieve testen tegenover een kleine 7 procent op weeknachten.

De 'I Bob you'-campagne kreeg nogal wat kritiek, omdat ze niet vertelt waar ze voor staat.

Wat is de mening van de staatssecretaris? Welke doelgroepen werden beoogd? Werden verschillende doelgroepen op aparte wijze benaderd? Waarom werd er niet specifiek gecommuniceerd over druggebruik, nu de speekseltest werd ingevoerd?

Alcoholcampagnes hebben slechts tijdelijk een effect. Zolang de Bob-campagne loopt, is men voorzichtig met alcoholgebruik, maar van zodra de campagne afgelopen is, wordt dat al veel minder. Moeten er niet meer alcoholcontroles buiten de eindejaarsperiode worden georganiseerd? De provincie Limburg doet dat al. Wordt deze provinciale campagne afgestemd op de Bob-campagne en omgekeerd? Zijn er gelijkaardige initiatieven in andere provincies?

**05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Dit jaar werd voor de 15<sup>de</sup> keer de Bob-campagne georganiseerd, die bij 97 procent van de bevolking bekend is.

Iedereen is dus op de hoogte van de Bob-campagne en de verhoogde alcoholcontroles. De campagne beoogt zowel personen die in groep uitgaan en een zogenaamde Bob kiezen, als mensen die alleen in de wagen zitten. De alcoholcontroles zelf werken ontradend.

Volgens deskundigen is het niet goed om de Bob-campagne ook te gebruiken voor andere thema's zoals druggebruik. Het is moeilijk een campagne te ontwikkelen waarin druggebruikers worden aangespoord om één persoon te kiezen die nuchter

volontaire qui ne consommera pas et qui raccompagnera les autres membres du groupe en toute sécurité. Les stupéfiants sont illégaux, ce qui n'est pas le cas de l'alcool. Il n'empêche que des contrôles antidroque ont effectivement été effectués. Les tests de salive le permettent facilement, aujourd'hui.

Les contrôles ne s'arrêtent évidemment pas avec la période des fêtes de fin d'année. Des contrôles d'alcoolémie sont organisés toute l'année, et plus particulièrement pendant les nuits de week-end.

En plus des contrôles de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, les contrôles d'alcoolémie sont une priorité absolue pour tous les services de police. En ce qui concerne la campagne nationale Bob menée par l'IBSR, une concertation préalable a lieu avec les autorités compétentes, les polices fédérale et locale et les parquets. Les provinces peuvent également prendre des initiatives, comme les actions WODKA.

En Belgique, environ 215 000 tests d'haleine ont été réalisés, dont 70 % en Flandre et 23 % en Wallonie. En Flandre, 3,2 % des tests étaient positifs contre 4,9 % en Wallonie et 9,5 % à Bruxelles. En Flandre, les contrôles ont été renforcés cette année alors qu'ils ont été réduits en Wallonie à cause des conditions climatiques. À Bruxelles, rien ne justifie toutefois de réduire le nombre de contrôles.

Les campagnes sont décrites dans une circulaire des SPF Justice, Intérieur et Mobilité où sont présentés les contrôles généraux de fin d'année. Cette circulaire prévoyant également la possibilité d'organiser des contrôles sélectifs, cette dernière solution sera appliquée dans un avenir proche.

**05.03 Veerle Wouters (N-VA):** La campagne Bob donne des résultats mais est toujours organisée en fin d'année. Je me félicite que des actions soient également entreprises en dehors de cette période par le biais des provinces. Les chiffres par Région m'étonnent. Le nombre d'infractions constatées est inférieur en Flandre en dépit du nombre nettement plus important de contrôles effectués dans cette Région. Étant donné que les contrevenants font semble-t-il principalement partie des 35 à 45 ans, il convient de mener des campagnes adaptées à ce groupe cible. L'extension de la campagne à des périodes de vacances ou à des nuits de week-ends est en cours de discussion. Toutefois, je plaide également pour que davantage de contrôles soient effectués le matin.

built en de anderen veilig thuisbrengt. Drugs zijn illegaal en alcohol niet. Er werden echter wel drugcontroles uitgevoerd. Dat kan nu heel eenvoudig met de speekseltest.

Uiteraard eindigen de controles niet als de eindejaarsperiode afgelopen is. Gedurende het hele jaar worden er alcoholcontroles georganiseerd, vooral tijdens de weekendnachten.

Naast controles op de snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel zijn alcoholcontroles een topprioriteit voor alle politiediensten. Over de nationale Bob-campagne van het BIVV wordt op voorhand overlegd met de bevoegde overheden, de federale en de lokale politie en de parketten. Provincies kunnen daarnaast ook nog eigen initiatieven nemen, zoals de WODKA-acties.

In België werden ongeveer 215.000 ademtesten afgenomen, waarvan 70 procent in Vlaanderen en 23 procent in Wallonië. In Vlaanderen waren er 3,2 procent positieve testen, in Wallonië 4,9 procent en in Brussel 9,5 procent. In Vlaanderen werden de controles dit jaar opgevoerd en in Wallonië werden ze afgebouwd, maar dat was te wijten aan de weersomstandigheden. Voor Brussel is er echter geen enkele reden om minder controles te doen.

De campagnes worden beschreven in een rondzendbrief van de FOD's Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Daarin worden de algemene eindejaarscontroles vooropgesteld, maar wordt ook de mogelijkheid gegeven om selectieve controles te organiseren, wat in de nabije toekomst ook zal gebeuren.

**05.03 Veerle Wouters (N-VA):** De Bob-campagne levert resultaten op, maar wordt steeds in de eindejaarsperiode georganiseerd. Ik ben blij dat er via de provincies ook acties worden uitgevoerd buiten deze periode. De cijfers per regio verbazen mij. In Vlaanderen wordt veel meer gecontroleerd, maar worden minder mensen betrapt. Het blijkt vooral de 35- tot 45-jarigen te zijn die tijdens deze periode over de schreef gaan, daarom moeten er campagnes gevoerd worden voor deze specifieke doelgroep. Er wordt nu gesproken over een uitbreiding van de campagne naar vakantieperiodes of de weekendnachten, maar ik pleit er ook voor om 's ochtends meer te controleren.

*L'incident est clos.*

**06 Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les subsides européens affectés au Rhin de fer" (n° 1469)

- M. Willem-Frederik Schiltz au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les déclarations faites par le gouvernement fédéral allemand au sujet du Rhin de fer" (n° 1975)

**06.01 Tanguy Veys (VB):** Des nuages noirs s'amoncellent au-dessus du projet du Rhin de fer, d'autant plus que le commissaire européen Kallas a fait état dans un rapport intermédiaire de retards dans près de la moitié des 92 projets d'infrastructure transeuropéens, ce qui compromet le financement des projets dont l'avenir est incertain.

Le Rhin de fer, la liaison ferroviaire entre Anvers et la région allemande de la Ruhr, pourrait donc être privé de 4,45 des 7,29 millions d'euros de subsides prévus au niveau européen et le Bundestag aurait décidé récemment de ne pas considérer le projet comme prioritaire.

Que pense le secrétaire d'État de cette évolution et envisage-t-il de prendre des mesures? Comment explique-t-il le retard du projet et quelles initiatives veut-il prendre à cet égard? Des mesures ont-elles été prises pour obtenir un report de deux ans? Quelles mesures ont été prises pour définir dès à présent les priorités nécessaires concernant les moyens européens à attribuer à partir de 2014?

**06.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Le Rhin de fer revêt une importance capitale pour le port d'Anvers mais le projet constitue depuis des années déjà une pomme de discorde entre les gouvernements belge et néerlandais.

En mai 2005, la Cour permanente d'arbitrage de La Haye a réaffirmé que la Belgique a le droit de rouvrir le tracé historique et que la moitié des frais de remédiation est à charge des autorités néerlandaises. Dans sa note de politique générale relative à 2010, le secrétaire d'État prend l'engagement au nom de la Belgique de s'efforcer de conclure les traités requis avec les pays voisins concernés. Toutefois, le ministre allemand des Communications déclare sans ambages que ce projet ne sera provisoirement pas concrétisé.

Le secrétaire d'État a-t-il été informé officiellement par le gouvernement allemand de cette prise de

*Het incident is gesloten.*

**06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese subsidies voor de IJzeren Rijn" (nr. 1469)

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraken van de Duitse federale regering over de IJzeren Rijn" (nr. 1975)

**06.01 Tanguy Veys (VB):** Donkere wolken pakken zich samen boven het project van de IJzeren Rijn, temeer omdat Europees commissaris Kallas in een tussentijds verslag gewag maakt van vertragingen in bijna de helft van de 92 trans-Europese infrastructuurprojecten, wat de financiering van projecten met een onzekere toekomst in het gedrang brengt.

De IJzeren Rijn, de spoorwegverbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied, loopt aldus mogelijk 4,45 miljoen euro van de geplande 7,29 miljoen euro aan Europese subsidies mis en recentelijk zou de Duitse Bondsdag ook hebben beslist dat het project niet prioritair is.

Wat denkt de staatssecretaris van dit alles en plant hij maatregelen? Hoe verklaart hij de vertraging in het project en wat wil hij daaraan doen? Werden maatregelen genomen om twee jaar uitstel te bekomen? Welke maatregelen werden genomen om nu al de nodige prioriteiten te leggen voor de Europese middelen voor de volgende periode vanaf 2014?

**06.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** De IJzeren Rijn is voor de Antwerpse haven van levensbelang, maar het project vormt al jaren lang een twistappel tussen de Belgische en de Nederlandse regering.

In mei 2005 bevestigde het Permanent Hof van Arbitrage in Den Haag opnieuw dat België het recht heeft om het historisch tracé te heropenen en dat de helft van de remediëringkosten ten laste is van de Nederlandse overheid. In zijn beleidsbrief voor 2010 maakt de staatssecretaris zich sterk dat België zich zal inspannen om de nodige verdragen af te sluiten met de betrokken buurlanden, maar de Duitse minister van Verkeer verklaart onomwonden dat van het project voorlopig niets in huis komt.

Is de staatssecretaris formeel door de Duitse regering op de hoogte gesteld van dat standpunt?

position de son homologue? Où en est la concertation avec les ministres et secrétaires d'État néerlandais et allemand au sujet du dossier du Rhin de fer? Quand pouvons-nous espérer une avancée significative concernant la répartition des coûts des mesures de limitation des nuisances? Le secrétaire d'État persiste-t-il à plaider en faveur de l'horizon 2018 comme échéancier?

**06.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Une nouvelle impulsion a été donnée au dossier du Rhin de fer le 6 juillet 2006 quand les ministres belges et néerlandais ont chargé une commission d'experts indépendants, la COD, d'élaborer une clé de répartition pour le partage du coût des investissements sur le territoire néerlandais. La COD a procédé à une analyse qualitative des études de prévision de trafic, des études techniques et des estimations des analyses des coûts et avantages sociaux.

Le 16 mars 2009, la COD a également rendu un avis concernant la répartition des coûts entre la Belgique et les Pays-Bas mais ni notre pays ni son voisin du nord n'ont repris cet avis tel quel. Puis les administrations des deux pays ont élaboré un aperçu global de leurs points de convergence ainsi que de leurs divergences de vues.

La décision de la Commission européenne de suspendre une partie de l'aide financière pour le Rhin de fer n'est pas susceptible d'appel. Il est question d'une réduction de 4,451 millions d'euros sur un total de 7,285 millions d'euros. La révision des projets d'infrastructures transeuropéens dans le cadre du RTE-T 2007-2013 Multi Annual Programme a été coordonnée par la DG Move de la Commission européenne en coopération avec l'Agence exécutive RTE-T, sur la base d'une évaluation indépendante par des experts externes.

Trois éléments ont pesé dans l'appréciation finale: les détails relatifs à l'affectation des fonds, la gestion efficace des risques et une actualisation des plans. La Commission européenne avait limité la demande commune de subsides belgo-néerlandaise pour la période 2007-2013 au cofinancement des frais d'études jusque fin 2009 et subordonnerait un nouveau financement à la conclusion d'un accord politique. Après des contacts avec la Commission européenne et l'Agence RTE-T, il a été décidé d'organiser une concertation le 14 décembre 2010 entre Infrabel, le SPF Mobilité et Transports, la Commission européenne et l'Agence RTE-T pour mieux appréhender la méthodologie utilisée dans le cadre de la révision. En ce qui concerne les mesures

Hoe staat het met het overleg met de Nederlandse en Duitse ministers en staatssecretarissen over dit dossier? Wanneer mogen we een doorbraak verwachten over de kostenverdeling voor de hinderbeperkende maatregelen? Blijft de staatssecretaris vasthouden aan het tijdstraject van 2018?

**06.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het dossier van de IJzeren Rijn kreeg een nieuwe impuls toen de Belgische en Nederlandse ministers op 6 juli 2006 aan een onafhankelijke commissie, de COD, de opdracht gaven om de verdeling uit te werken van de investeringskosten op Nederlands grondgebied. De COD zorgde voor de kwaliteitsbeoordeling van de vervoersprognosestudies, de technische studies en van de kostenramingen van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de MBKA.

Op 16 maart 2009 heeft de COD ook een advies afgeleverd over de kostenverdeling tussen België en Nederland, maar dat advies hebben België en Nederland niet zomaar overgenomen. Daarop hebben de administraties van beide landen een globaal overzicht opgesteld van de punten van overeenkomst en van de afwijkende standpunten.

Er kan geen beroep worden aangetekend tegen de beslissing van de Europese Commissie om een deel van de financiële steun voor de IJzeren Rijn op te schorten. Er is sprake van een vermindering met 4,451 miljoen euro op een totaal van 7,285 miljoen euro. De herziening van de trans-Europese infrastructuurprojecten in het raam van het TEN-T 2007-2013 Multi Annual Programme werd gecoördineerd door het DG Move van de Europese Commissie, in samenwerking met het Uitvoerend Agentschap TEN-T, op basis van een onafhankelijke beoordeling door externe experts.

In de eindbeoordeling waren drie zaken van belang: de details over de bestedingsmiddelen, een goed risicobeheer en het bijwerken van de plannen. De Europese Commissie had de gezamenlijke Belgisch-Nederlandse subsidieaanvraag voor de periode 2007-2013 beperkt tot de cofinanciering van de studiekosten tot eind 2009 en zou een verdere financiering ook afstemmen op een politiek akkoord. Na contacten met de Europese Commissie en het TEN-T Agentschap werd beslist tot een overleg op 14 december 2010 tussen Infrabel, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Europese Commissie en het TEN-T Agentschap om een beter inzicht te krijgen in de gebruikte methodologie bij de herziening. Wat de maatregelen betreft om de vertragingen in te halen, is het project al besproken

visant à combler les retards, le projet a déjà été examiné par les ministres belge, néerlandais et allemand.

Pour la Belgique, le Rhin de fer constituera l'axe principal pour le prolongement du corridor ERTMS F jusqu'aux ports maritimes d'Anvers et de Zeebrugge. Avec le prolongement de ce corridor jusqu'au port de Rotterdam, ce corridor de fret portera le numéro 8 dans l'annexe au Règlement européen 913/2010. Pour la Belgique, le Rhin de fer est également un bon candidat à la fonction d'axe alternatif pour le prolongement du corridor ERTMS A – qui deviendra le corridor de fret numéro 1 dans le cadre du règlement – jusqu'à nos ports maritimes. Les travaux dans le cadre de la conversion des corridors ERTMS A, C et F en corridors de fret 1, 2 et 8, et la préparation de la conférence ministérielle d'Anvers en 2011 seront donc l'occasion d'assurer la pérennité du Rhin de fer. L'on étudie actuellement l'opportunité de désigner un coordinateur européen.

Début janvier, différents journaux allemands, néerlandais et belges ont annoncé que le Bundestag et le ministère allemand des Transports auraient fait une croix sur le Rhin de fer.

Des contacts entre les administrations belge et allemande ont montré que le Rhin de fer figure assurément toujours dans le Bedarfsplan Schiene soumis au Parlement allemand. Ce plan donne la priorité au tracé historique sur la base d'une analyse des coûts et des bénéfices réalisée à la demande des autorités allemandes. La Deutsche Bahn dispose des moyens budgétaires pour réaliser des travaux sur ce tracé de sa propre initiative. Tout semble donc indiquer que Berlin ne souhaitera plus mener le débat sur la route A 52 de substitution.

La concertation avec les ministres néerlandais et allemand compétents montre clairement que stratégiquement, l'objectif est de lier le dossier du Rhin de fer au règlement européen relatif au développement de quelques couloirs internationaux de transport de marchandises pour un transport de marchandises plus fiable et plus compétitif.

Pour la Belgique, le Rhin de fer constitue à terme l'axe optimal pour prolonger le corridor ERTMS F jusqu'aux ports d'Anvers et de Zeebrugge. Le Rhin de fer est donc présenté comme l'axe principal pour le corridor de fret n°8 sur le tronçon Duisburg-Anvers/Zeebrugge, la ligne de Montzen étant l'axe

door de Belgische, Nederlandse en Duitse ministers.

Voor België wordt de IJzeren Rijn de hoofdroute voor de verlenging van de ERTMS-corridor F tot de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge. Samen met de verlenging van deze corridor tot de haven van Rotterdam wordt dit vrachtkorridor nummer 8 genoemd in de bijlage aan de Europese verordening 913/2010. België draagt de IJzeren Rijn ook voor als alternatieve route voor de verlenging van de ERTMS-corridor A tot onze zeehavens. Dit wordt vrachtkorridor nummer 1 van de verordening. De werkzaamheden in het raam van de omvorming van ERTMS-corridors A, C en F tot de vrachtkorridors 1, 2 en 8 en de voorbereiding van de ministersconferentie van Antwerpen in 2011 bieden dus de gelegenheid om de toekomst van de IJzeren Rijn veilig te stellen. Men bekijkt momenteel de opportuniteit van een Europees coördinator.

Begin januari zijn in verschillende Duitse, Nederlandse en Belgische kranten berichten verschenen als zouden de Bondsdag en het Verkeersministerie in Berlijn de IJzeren Rijn hebben afgeschreven.

Contacten tussen de Belgische en de Duitse administratie hebben uitgewezen dat in het aan het Duitse Parlement voorgelegde Bedarfsplan Schiene de IJzeren Rijn wel degelijk nog altijd voorkomt. Daarin is nogmaals de voorkeur gegeven aan het historisch tracé op basis van een kosten-batenanalyse die in opdracht van de Duitse overheid werd uitgevoerd. De Deutsche Bahn heeft de budgettaire middelen beschikbaar om op dit tracé werken uit te voeren op eigen initiatief. Het heeft er dus alle schijn van dat Berlijn het debat over de alternatieve A 52-route niet meer zal willen voeren.

Uit het overleg met de bevoegde Nederlandse en Duitse ministers blijkt duidelijk dat een strategisch belang wordt gehecht aan een koppeling van de IJzeren Rijn aan de Europese verordening met betrekking tot de ontwikkeling van een aantal internationale goederencorridors voor een betrouwbaarder en competitiever goederentransport.

Voor België is de IJzeren Rijn op termijn de optimale verlenging voor ERTMS-corridor F tot de havens van Zeebrugge en Antwerpen. De IJzeren Rijn wordt dus voorgesteld als hoofdroute van vrachtkorridor nr. 8 voor het baanvak Duisburg-Antwerpen/Zeebrugge met de Montzen-lijn als

de substitution. Aucune nouvelle concertation n'a eu lieu entre la Belgique et l'entité fédérée de Rhénanie du Nord-Westphalie. Berlin, qui soutiendra la Belgique pour le tracé historique, attend à présent que notre pays passe à l'étape suivante.

La décision relative à la répartition des coûts relatifs aux mesures de réduction des nuisances ne pourra être prise qu'après la conclusion d'un accord politique entre les trois pays concernés. Le calendrier initial devra être réexaminé dès qu'il sera question d'un accord politique.

**06.04 Tanguy Veys (VB):** La situation n'est donc pas aussi mauvaise qu'il n'y paraissait dans la presse mais il faut tout de même déplorer que ce dossier traîne depuis si longtemps déjà. Il s'agit d'harmoniser enfin les points de vue de trois pays. Ce dossier doit selon moi avoir la priorité et j'espère qu'un nouveau calendrier sera fixé très rapidement.

**06.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Heureusement, les informations inquiétantes en provenance de l'Allemagne semblent quelque peu exagérées eu égard à de possibles intérêts néerlandais. Ce dossier traîne effectivement depuis un bon moment. J'espère que le secrétaire d'État, pendant le peu de temps qu'il lui reste à œuvrer en tant que tel, défendra le dossier bec et ongles au Conseil des ministres ou dans le cadre de la concertation ministérielle.

*L'incident est clos.*

**07 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rapport médical sur les nuisances sonores liées au trafic aérien et leurs effets sur la santé" (n° 1532)**

**07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Un rapport du Dr Magali Koelman, médecin à Evere, réalisé en collaboration avec d'autres médecins pratiquant dans cette commune, portant sur les nuisances sonores liées au trafic aérien, est fort impressionnant. Le Dr Koelman y détaille de nombreux effets qu'engendrent ces nuisances non seulement sur la santé, mais aussi sur l'équilibre global, comme le handicap social engendré par le bruit, l'augmentation des accidents, la productivité réduite, la diminution des performances en matière d'apprentissage, l'absentéisme au travail et à l'école ou l'utilisation accrue de drogues et de médicaments. Le médecin y fait référence à une autre enquête qui a prouvé

alternative route. Er is nog geen nieuw overleg geweest tussen België en de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen. Berlin, dat België zal steunen voor het historisch tracé, verwacht nu dat ons land de volgende stap zet.

Pas na een politiek akkoord tussen de drie betrokken landen kan er worden beslist over de kostenverdeling voor minderhindermaatregelen. De oorspronkelijke timing zal opnieuw moeten worden bekeken zodra er sprake is van een politiek akkoord.

**06.04 Tanguy Veys (VB):** Het staat er dus niet zo slecht voor als het leek in de media, maar het blijft jammer dat dit dossier al zolang aansleept. Het komt erop aan dat drie landen uiteindelijk op dezelfde golflengte zitten. Dit dossier moet volgens mij nu toch prioritair worden aangepakt en ik hoop op een heel snelle nieuwe timing.

**06.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Gelukkig blijken de Duitse onheilsberichten dus enigszins overtrokken door mogelijke Nederlandse belangen. Dit dossier sleept inderdaad al erg lang aan. Ik hoop dat de staatssecretaris in de weinige tijd die hem rest in die hoedanigheid, het dossier met veel verve zal verdedigen tijdens de Raad van ministers of het ministerieel overleg.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het medisch rapport over de geluidsoverlast ten gevolge van het luchtverkeer en de gevolgen daarvan voor de gezondheid" (nr. 1532)**

**07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Dr. Magali Koelman – een arts uit Evere – heeft in samenwerking met andere artsen uit deze gemeente een zeer indrukwekkend rapport opgesteld over de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidsoverlast. Dr. Koelman beschrijft daarin welke impact die overlast heeft, niet alleen op de gezondheid, maar ook op het algemeen evenwicht, zoals de sociale handicap ten gevolge van dat lawaai, de toename van het aantal ongevallen, een dalende productiviteit, verminderde leerprestaties, werk- en schoolverzuim en een stijgend drugs- en geneesmiddelengebruik. In haar verslag verwijst dr. Koelman naar een ander onderzoek waarin het bestaan van een verband

l'existence de liens entre l'exposition au bruit des avions et certaines pathologies comme l'angoisse, l'insomnie ou le stress. Elle estime que 5 492 dépressions sont provoquées par le seul aéroport de Bruxelles-National. Le risque d'alcoolisme y serait multiplié par 2,3.

Avez-vous connaissance de ce rapport? Estimez-vous que ces effets sur la santé et l'équilibre doivent être pris en considération?

**07.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Le rapport du Dr Magali Koelman ne m'a pas été communiqué officiellement. L'impact des nuisances sonores du trafic aérien sur la santé et le bien-être de la population est une préoccupation qui m'est familière, ainsi qu'aux organismes œuvrant dans le domaine de l'aviation civile.

Au niveau international, il en est tenu compte depuis longtemps pour élaborer la réglementation. L'OACI a ainsi une approche qui consiste à identifier les problèmes de bruit d'un aéroport puis à les atténuer par quatre moyens, à savoir la réduction du bruit à la source, la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions à l'exploitation. Par exemple, pour réduire le bruit à la source, l'OACI fixe des normes de plus en plus contraignantes de certification acoustique des avions.

Pour l'Union européenne, la directive 2002/30 sur les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, fixe des règles communes pour l'interdiction des avions les plus bruyants.

Cette directive a été transposée par l'arrêté royal du 25 septembre 2003 qui constitue le cadre réglementaire que doivent respecter les restrictions d'exploitation concernant l'aéroport de Bruxelles-National. Les restrictions elles-mêmes sont reprises dans un arrêté ministériel du 3 mai 2004, lequel a été modifié en 2007 et trois fois en 2009 afin de renforcer les mesures de protection des riverains par la limitation des créneaux horaires, l'introduction des nuits calmes et le renforcement des quotas acoustiques.

J'ai pris en charge la rédaction d'un avant-projet de

tussen de blootstelling aan vliegtuiglawaai en bepaalde aandoeningen, zoals angst, slapeloosheid of stress werd bewezen. Ze schat dat 5.492 patiënten depressief zijn geworden enkel en alleen door de geluidshinder afkomstig van de luchthaven te Zaventem. Het risico van alcoholisme zou er 2,3 maal zijn toegenomen.

Bent u op de hoogte van het rapport? Bent u van oordeel dat die gevolgen voor de gezondheid en het evenwicht in aanmerking moeten worden genomen?

**07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans)**: Het rapport van dr. Magali Koelman werd me niet officieel bezorgd. De gevolgen van de geluidshinder van het luchtverkeer op de gezondheid en het welzijn van de bevolking is een bezorgdheid die mij en de organisaties die in de burgerluchtvaart actief zijn, bekend is.

Op internationaal vlak wordt daarmee al geruime tijd rekening gehouden bij het opstellen van de regelgeving. Zo bestaat de aanpak van de ICAO erin de geluidshinder van een luchthaven in kaart te brengen en vervolgens op vier manieren te verzachten, namelijk door een vermindering van het geluidsniveau aan de bron, een oordeelkundig gebruik van de luchthaventerreinen, het toepassen van operationele procedures ter beperking van de geluidshinder, en exploitatiebeperkingen. Om het geluidsniveau aan de bron te verminderen, stelt de ICAO bijvoorbeeld almaar strengere normen vast voor de akoestische goedkeuring van de vliegtuigen.

Op het vlak van de Europese Unie zijn bij richtlijn 2002/30 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap gemeenschappelijke regels vastgelegd met betrekking tot het verbieden van de meest luidruchtige vliegtuigen.

Deze richtlijn werd omgezet bij het koninklijk besluit van 25 september 2003. Dat laatste vormt het regelgevend kader met betrekking tot de exploitatiebeperkingen waaraan de luchthaven te Zaventem moet voldoen. De beperkingen zelf zijn opgenomen in een ministerieel besluit van 3 mei 2004, dat in 2007 en vervolgens nog drie keer in 2009 werd gewijzigd teneinde de maatregelen ter bescherming van de omwonenden te versterken via een beperking van de slots, de invoering van rustige nachten en de uitbreiding van de geluidsquota's.

Ik heb me belast met het opstellen van een



loi sur le cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui vise, entre autres, les procédures de vol et les restrictions d'exploitation, en gardant un équilibre entre l'exploitation économique et la santé des riverains. Il y est par exemple prévu qu'un rapport sur les incidences environnementales sera requis lorsqu'une proposition de procédure de vol est susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement ou la santé. Les circonstances politiques m'ont cependant empêché de mener ce projet plus avant.

La protection de la santé et du bien-être de la population préside évidemment à la conception de toutes ces mesures en conjonction avec les intérêts sociaux et économiques des activités aériennes.

**07.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Nous avons souvent discuté de l'insuffisance des initiatives pour protéger davantage les riverains contre le bruit. Ainsi n'avons-nous jamais rassemblé les moyens, via d'éventuelles redevances d'atterrissage, pour permettre l'isolation acoustique de certains logements. Nous avons également vu des projets d'extension de l'aéroport sans prise en compte des considérations environnementales. Pour preuve, la construction d'un terminal sans étude préalable d'incidence sur l'environnement.

Vous avez mis des normes en place. Mais elles présentent des problèmes d'application. Le bilan de la législation n'est, hélas, pas suffisant. Je souhaite que le prochain gouvernement continue à travailler sur les causes des nuisances sonores et sur les effets du trafic aérien autour de la capitale.

*L'incident est clos.*

**08 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les objectifs des États généraux de la Sécurité routière 2007" (n° 1558)**

**08.01 Bert Wollants** (N-VA): Le 22 février 2002, les États généraux de la Sécurité routière s'étaient fixés comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes pour 2010. À cet engagement s'est ajouté en 2007 l'objectif de réduire le nombre de victimes de la route dans notre pays à maximum 500 d'ici à 2015.

Quelles mesures en sus des mesures actuelles s'avèrent nécessaires pour atteindre cet objectif?

voorontwerp van wet houdende het exploitatiekader van de luchthaven Brussel-Nationaal, dat onder andere betrekking heeft op de vliegprocedures en de exploitatiebeperkingen, en waarin er gestreefd wordt naar het behoud van een evenwicht tussen de economische exploitatie en de gezondheid van de omwonenden. Volgens dat voorontwerp zal er bijvoorbeeld een milieueffectenrapport vereist zijn, wanneer een voorgestelde vliegprocedure waarschijnlijk gevolgen zal hebben voor het milieu of de gezondheid. Door de politieke omstandigheden is dit ontwerp echter in de pijplijn blijven steken.

Samen met de sociale en economische belangen van de luchtvaart vormt de bescherming van de volksgezondheid en het welzijn van de bevolking uiteraard de grondslag van al deze maatregelen.

**07.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): We hebben vaak gezegd dat de initiatieven met het oog op een betere bescherming van de omwonenden tegen het lawaai ontoereikend zijn. Zo hebben we nooit, bijvoorbeeld via een landingsheffing, het nodige geld bijeengebracht om bepaalde woningen akoestisch te isoleren. We moesten ook vaststellen dat de luchthaven uitgebreid werd zonder dat er rekening werd gehouden met milieuoverwegingen. Dat er zonder voorafgaande milieueffectenstudie een terminal werd gebouwd, bewijst dat.

U hebt normen ingesteld. De toepassing ervan geeft echter problemen. De regeerperiode heeft jammer genoeg onvoldoende resultaten opgeleverd. Ik hoop dat de volgende regering zal blijven werken aan de oorzaken van de geluidshinder en aan de gevolgen van het luchtverkeer in de omgeving van de hoofdstad.

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de doelstellingen van de staten-generaal van de Verkeersveiligheid 2007" (nr. 1558)**

**08.01 Bert Wollants** (N-VA): Op 22 februari 2002 heeft de staten-generaal voor de Verkeersveiligheid zich voorgenomen om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010. Dat engagement werd in 2007 aangevuld met de doelstelling het aantal verkeersdoden in ons land te verminderen tot maximaal 500 tegen 2015.

Welke maatregelen zijn er nodig bovenop de huidige maatregelen om die doelstelling te

bereiken?

**08.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les États généraux de 2002 se sont effectivement fixés comme but de diminuer le nombre de victimes de 1 500 pour l'année de référence 2000 à 750 en 2010. Les chiffres pour 2010 ne sont pas encore connus mais tout semble indiquer que l'objectif ne sera pas atteint. Nous attendons une nouvelle baisse du nombre de tués en 2010, ce qui équivaldrait malgré tout à une diminution globale de plus de 40 % par rapport à 2000.

Les objectifs de 2007 sont à replacer dans le contexte de la nette diminution enregistrée entre 2000 et 2007, une baisse qui a malheureusement stagné en 2007 et 2008. La Commission européenne a en outre fixé de nouveaux objectifs quantitatifs pour la période 2011-2020.

La Commission fédérale pour la Sécurité routière a pris l'initiative de réexaminer les recommandations de 2007. De nouvelles recommandations devront alors permettre de prendre les mesures nécessaires pour réduire davantage encore le nombre de tués sur les routes au cours des cinq ou dix prochaines années. La concertation actuelle doit résulter en de nouveaux États généraux en mai ou juin 2011.

De nouvelles impulsions seront nécessaires dans le cadre de la problématique des jeunes conducteurs, des accidents du week-end, des motocyclistes et du traitement administratif des infractions au code de la route.

**08.03 Bert Wollants** (N-VA): Le secrétaire d'État peut-il également traduire les objectifs européens en un nombre effectif de tués?

**08.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'objectif fixé était de ne pas dépasser le nombre de 500 tués sur les routes d'ici à 2015. Passer de quelque 850 tués sur les routes à 500 n'est pas réalisable dans un délai de cinq ans.

La Commission européenne veut une réduction de 50 % d'ici à 2020. Cela signifie que nous devrions atteindre un maximum compris entre 400 et 420 pour cette date. Il sera procédé à un échange de vues avec la Commission européenne prochainement.

**08.05 Bert Wollants** (N-VA): Il convient d'envisager la situation à plus long terme, dans le cadre des objectifs européens, qui sont d'environ 425. J'attends avec intérêt les recommandations

**08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De staten-generaal van 2002 hebben zich inderdaad tot doel gesteld om het aantal verkeersdoden te verminderen van 1.500 in het referentiejaar 2000 naar 750 in 2010. De cijfers voor 2010 zijn nog niet bekend, maar het ziet ernaar uit dat we het streefcijfer niet zullen halen. We verwachten een verdere daling van het aantal doden in 2010, zodat we wellicht toch een globale daling van meer dan 40 procent zullen kunnen optekenen ten opzichte van 2000.

De doelstellingen van 2007 kaderen wellicht in de context van de grote daling die tussen 2000 en 2007 werd vastgesteld. Die daling stagneerde jammer genoeg in 2007 en 2008. Bovendien stelde de Europese Commissie nieuwe kwantitatieve doelstellingen voorop voor de periode 2011-2020.

De federale commissie voor de Verkeersveiligheid heeft het initiatief genomen om de aanbevelingen van 2007 opnieuw te bekijken. Nieuwe aanbevelingen moeten er dan voor zorgen dat de nodige maatregelen worden genomen om het aantal verkeersdoden de komende vijf of tien jaar verder te doen dalen. Het lopende overleg moet uitmonden in een nieuwe staten-generaal in mei of juni 2011.

Er zullen nieuwe impulsen nodig zijn voor de problematiek van de jonge bestuurders, de weekendongevallen, de motorrijders en de administratieve afhandeling van de verkeersovertreding.

**08.03 Bert Wollants** (N-VA): Kan de staatssecretaris de aangehaalde EU-doelen ook uitdrukken in een effectief aantal doden?

**08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Er was vooropgesteld om een maximum van 500 verkeersdoden te bereiken tegen 2015. Op vijf jaar tijd van ongeveer 850 naar 500 dalen is niet haalbaar.

De Europese Commissie wil tegen 2020 een reductie met 50 procent. Dat houdt in dat we tegen dat jaar maxima tussen 400 en 420 zouden moeten halen. Binnenkort wisselen we van gedachten met de Europese Commissie.

**08.05 Bert Wollants** (N-VA): We moeten het op langere termijn bekijken, binnen de Europese doelstellingen, die ongeveer 425 vooropstellen. Ik kijk met belangstelling uit naar de aanbevelingen

des États généraux.

van de staten-generaal.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**09** Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le financement européen de la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 1597)

**09** Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese financiering van de modernisering van de spoorlijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 1597)

**09.01** Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Cette question s'adressait initialement à Mme Vervotte.

**09.01** Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Deze vraag was oorspronkelijk gericht aan mevrouw Vervotte.

Le 27 octobre dernier, la Commission européenne a présenté son rapport d'évaluation à mi-parcours des projets prioritaires pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T / TEN-T) cofinancés par la Commission pour la période 2007-2013.

Op 27 oktober 2010 presenteerde de Europese Commissie haar tussentijdse evaluatie van de prioritaire infrastructuurprojecten in het kader van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T), die voor de periode 2007-2013 medegefinancierd worden door de Commissie.

Le projet belge de modernisation de la ligne 161-162 Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg-Strasbourg ("EuroCap-Rail"), jugé insuffisamment crédible par la Commission européenne, verra son financement réduit de 8,8 millions d'euros.

Het budget voor het Belgische project voor de modernisering van lijn 161-162 Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg-Straatsburg (EuroCap-Rail) zal met 8,8 miljoen euro worden ingekrompen, omdat het volgens de Europese Commissie een project met een onzekere toekomst is.

Quelles sont les raisons qui ont conduit la Commission européenne à poser un tel jugement? La SNCB va-t-elle modifier sa programmation des travaux? Quels ont été les arguments utilisés par la délégation belge afin de défendre ce projet? Existe-t-il une voie de recours contre cette décision?

Op welke gronden is de Europese Commissie tot dat oordeel gekomen? Zal de NMBS haar planning voor de uit te voeren werken wijzigen? Welke argumenten heeft de Belgische delegatie aangedragen om het project te verdedigen? Kan er beroep aangetekend worden tegen die beslissing?

**09.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Dès 2007, les États membres étaient informés qu'en 2010, la Commission européenne procéderait à un *mid-term review* des projets (période 2007-2009).

**09.02** Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De lidstaten werden in 2007 al geïnformeerd dat de Europese Commissie in 2010 een *midterm review* zou uitvoeren voor de projecten (periode 2007-2009).

L'objectif est une réallocation éventuelle, permettant à certains projets suffisamment avancés de venir à terme à l'échéance fixée (2013). Dès 2011, de nouveaux appels à proposition seront lancés pour le financement de projets, l'objectif étant que l'enveloppe financière de la Commission pour le TEN-T soit totalement consommée.

Het oogmerk is een eventuele herallocatie, waardoor sommige projecten die ver genoeg zijn gevorderd, binnen de vastgelegde termijn (2013) kunnen worden afgerond. Vanaf 2011 zullen er nieuwe oproepen voor voorstellen worden gelanceerd met betrekking tot de projectfinanciering. Het is de bedoeling dat de enveloppe van de Commissie voor het TEN-T volledig wordt opgebruikt.

Le 29 octobre, les États membres ont été informés oralement des résultats de la révision à mi-terme. La délégation belge a demandé de plus amples informations. Le SPF Mobilité et Transports a invité la Commission européenne, l'Agence exécutive TEN-T et Infrabel à une réunion (14 décembre

Op 29 oktober werden de lidstaten mondeling geïnformeerd over de resultaten van de *midterm review*. De Belgische delegatie heeft meer uitleg gevraagd. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de Europese Commissie, het Uitvoerend Agentschap TEN-T en Infrabel uitgenodigd op een vergadering,

2010). Il s'agissait d'avoir une discussion concernant les analyses faites par les services de la Commission européenne dans le cadre du *mid-term review*. Il s'agissait également de détailler les activités du projet qui seront effectivement réalisées à la fin 2015 et qui seront à la base d'une proposition d'adaptation de la décision de soutien européenne.

Dans le cadre de la proposition de soutien modifiée, Infrabel devra définir des étapes précises qui permettront à l'Agence de mesurer l'achèvement des activités au terme de l'année 2015.

Ce n'est pas la crédibilité du projet qui est en cause, mais bien celle du planning initialement prévu, puisque les délais d'exécution annoncés par Infrabel n'ont pas pu être respectés.

Nous n'avons pas connaissance d'une réunion préparatoire à la décision finale de la commission relative au *mid-term review*. L'Agence et la Commission ont pris la décision sur base des éléments déjà cités et des avis d'experts indépendants. Des informations complémentaires relatives aux budgets et plannings ont été fournies en complément des *Action Status Reports* (ASR) de l'année 2010.

Les dossiers initiaux introduits en 2007 étaient exempts de tout reproche, étant donné que la Commission européenne les a acceptés et qu'elle a octroyé les subsides sollicités.

La réduction du soutien européen a été calculée sur la base de l'ASR 2010 faisant mention d'activités complémentaires d'Infrabel, à réaliser en grande partie après 2013. Ces activités devraient donc être extraites de la base du calcul de la déduction. Ce nouveau sous-projet pourrait faire l'objet d'une nouvelle demande de subsides sur le programme pluriannuel de la Commission européenne 2014-2018 s'il est démontré que les activités sont nécessaires à la poursuite du projet global. La confection des dossiers est de la responsabilité des candidats bénéficiaires. Infrabel devrait être en mesure de proposer à l'avenir des projets plus réalistes.

Lors de la réunion du 14 décembre 2010, la délégation de l'Agence et DG Move ont communiqué qu'en principe, la révision était sans appel et qu'elles n'étaient pas habilitées à négocier une révision de la révision.

die op 14 december 2010 heeft plaatsgevonden. Op de agenda stond eerst en vooral een bespreking van de analyses die door de diensten van de Europese Commissie in het kader van de midterm review werden uitgevoerd. Daarnaast werden de activiteiten van het project toegelicht die daadwerkelijk zullen worden uitgewerkt tegen eind 2015 en die ten grondslag zullen liggen aan een voorstel tot aanpassing van de Europese beslissing inzake steunverlening.

In het kader van het gewijzigde voorstel tot steun zal Infrabel precieze stappen moeten vaststellen zodat het Agentschap kan inschatten of de activiteiten eind 2015 afgerond zullen worden.

Niet de geloofwaardigheid van het project wordt ter discussie gesteld, maar die van de oorspronkelijke planning, omdat de uitvoeringstermijnen die Infrabel had aangekondigd niet konden worden nagekomen.

Wij weten niets over een vergadering ter voorbereiding van de uiteindelijke beslissing van de commissie voor de midterm review. Het Agentschap en de Commissie hebben beslist op basis van de voornoemde gegevens en de mening van onafhankelijke deskundigen. Aanvullend op de *Action Status Reports* (ASR) van 2010 werd er bijkomende informatie verstrekt over de budgetten en de planning.

Op de oorspronkelijke dossiers die in 2007 werden ingediend viel niets aan te merken, want de Europese Commissie heeft ze goedgekeurd en de gevraagde subsidies toegekend.

De vermindering van de Europese steun werd berekend op grond van het ASR 2010, waarin gewag wordt gemaakt van bijkomende activiteiten van Infrabel die grotendeels na 2013 zouden worden uitgevoerd. Die activiteiten zouden dus uit de berekeningsgrondslag van de aftrek moeten worden gehaald. Voor dat nieuwe subproject zou een nieuwe subsidieaanvraag kunnen worden ingediend in het raam van het meerjarenprogramma van de Europese Commissie 2014-2018 wanneer wordt aangetoond dat de activiteiten noodzakelijk zijn voor de voortzetting van het globale project. Voor de samenstelling van de dossiers zijn de kandidaat-begunstigden verantwoordelijk. Infrabel zou in de toekomst in staat moeten zijn om meer realistische projecten voor te stellen.

Tijdens de vergadering van 14 december 2010 deelden de afvaardiging van het Agentschap en van DG Move mee dat de herziening in beginsel niet kan worden aangevochten en dat ze niet gemachtigd zijn om over een herziening van de

herziening te onderhandelen.

Dès cette année 2011, Infrabel pourra soumettre de nouvelles demandes de soutien européen.

Vanaf 2011, dit jaar dus, kan Infrabel nieuwe aanvragen om Europese steun indienen.

Les travaux de modernisation suivent leur cours selon le planning prévu. Ceux qui portent sur la ré-électrification en caténaires mixtes subissent des retards de 6 mois dus aux intempéries hivernales et aux manquements de l'entreprise chargée des travaux pour les tronçons Arlon-Sterpenich et Hatrival-Libramont.

De moderniseringswerken gaan voort volgens het vastgestelde tijdschema. De werken voor de nieuwe, gemengde bovenleiding hebben zes maanden vertraging opgelopen ten gevolge van het winterweer en de wanprestaties van de onderneming die de opdracht voor de baanvakken Aarlen-Sterpenich en Hatrival-Libramont had gekregen.

La réunion de concertation entre la Commission européenne, l'Agence exécutive TEN-T, l'administration et Infrabel a permis de prévoir l'achèvement de l'ensemble du projet pour la fin 2016.

Dankzij overleg tussen de Europese Commissie, het TEN-T Executive Agency, de FOD en Infrabel mag de oplevering van het volledige project tegen eind 2016 worden verwacht.

**09.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je regrette les subsides perdus ou, à tout le moins, reportés. Je me permettrai d'interroger la ministre Vervotte à ce sujet précis.

**09.03 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik betreur de subsidie die verloren is gegaan of toch zeker uitgesteld werd. Ik zal minister Vervotte over dit specifieke aspect ondervragen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10 Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la méconnaissance du code de la route" (n° 1666)**

**10 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de slechte kennis van het verkeersreglement" (nr. 1666)**

**10.01 Katrin Jadin** (MR): Une enquête du VAB a démontré que les automobilistes belges ne connaissaient en moyenne que 50 % du code de la route. Cela pose des questions en matière de sécurité.

**10.01 Katrin Jadin** (MR): Een enquête van VAB heeft aangetoond dat de Belgische autobestuurders de wegcode gemiddeld maar half kennen. Die vaststelling doet vragen rijzen over de veiligheid van de verkeersdeelnemers.

Avez-vous pris connaissance de cette étude? Partagez-vous cette analyse? Comment pourrait-on expliquer cette situation? Existe-t-il des instruments pour résoudre ce problème? Envisagez-vous des initiatives pour "rafraîchir" les connaissances de nombre de nos concitoyens?

Hebt u kennisgenomen van die studie? Deelt u die analyse? Hoe valt die situatie te verklaren? Bestaan er instrumenten om dat probleem te verhelpen? Zal u initiatieven nemen om de kennis van de wegcode bij vele medeburgers op te frissen?

**10.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Il est délicat de déduire de telles choses.

**10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Frans*): Het is delicaat om zulke conclusies te trekken.

Il n'est pas certain que les personnes qui ont répondu au test constituent un échantillon représentatif. De plus, on m'a dit qu'un certain nombre de questions portaient sur des règles peu pratiquées.

Het is niet zeker dat de mensen die aan de test hebben deelgenomen een representatieve steekproef vormen. Voorts is mij verteld dat sommige vragen over weinig toegepaste regels gingen.

Néanmoins, nous devons attacher une grande importance à la connaissance des règles de la circulation. Une fois l'examen passé, les règles du code de la route ne sont plus enseignées. De plus,

We moeten niettemin veel belang hechten aan de kennis van het verkeersreglement. Nadat men voor het examen geslaagd is, worden de verkeersregels niet meer onderwezen. Bovendien komen er

de nouvelles règles sont régulièrement introduites.

Des initiatives existent pour sensibiliser et informer les conducteurs sur les nouvelles règles.

Je pense notamment aux émissions hebdomadaires de la part de la police et de l'IBSR.

Outre les campagnes de l'IBSR, les règles sont rappelées aux stands de l'IBSR et de la police lors de certains événements. Des brochures et dépliants sont édités. Je pense aussi aux nombreuses initiatives telles celles prises par des organisations de seniors et par des communes.

**10.03 Kattrin Jadin (MR):** Je partage votre point de vue – cette étude n'est certainement pas exhaustive – mais il valait la peine de poser la question. Je me réjouis du nombre d'initiatives qui existent.

*L'incident est clos.*

#### **11 Questions jointes de**

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la pénurie de produits dégivrants pour avions à l'aéroport de Bruxelles National" (n° 1801)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aéroport de Zaventem" (n° 1877)
- M. André Frédéric au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la pagaille engendrée par les chutes de neige à Brussels Airport" (n° 1887)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la pénurie de liquide de dégivrage à l'aéroport de Bruxelles National" (n° 2297)

La **présidente**: Mme Valérie De Bue étant absente, sa question n°1877 est supprimée.

**11.01 Bert Wollants (N-VA):** Une pénurie de produit dégivrant pour les avions a entraîné l'annulation subite de tous les vols à Brussels Airport le 20 décembre 2010 et ce jusqu'au 22 décembre matin. Les intempéries ont nécessité une utilisation accrue de produit de dégivrage dont les stocks n'ont pu être reconstitués en raison de l'interdiction faite aux camions de circuler sur une grande partie du réseau routier. Le secrétaire d'État s'est dit surpris par cette annonce. Par la suite, il s'est avéré qu'il n'était pas question de pénurie.

regelmatig nieuwe regels bij.

Er bestaan initiatieven om de bestuurders te sensibiliseren voor en te informeren over de nieuwe regels.

Ik denk daarbij aan de wekelijkse uitzendingen die door de politie en het BIVV verzorgd worden.

De regels worden niet alleen in de BIVV-campagnes, maar ook op bepaalde evenementen in herinnering gebracht op de stands van het BIVV en de politie. Er worden brochures en folders uitgegeven. Daarnaast zijn er ook tal van initiatieven, onder meer van seniorenorganisaties en gemeenten.

**10.03 Kattrin Jadin (MR):** Ik deel uw mening – deze studie is zeker niet exhaustief – maar het loonde de moeite om de vraag te stellen. Ik ben blij dat er zo veel initiatieven bestaan.

*Het incident is gesloten.*

#### **11 Samengevoegde vragen van**

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het tekort aan de-icing-vloeistoffen op Brussels Airport" (nr. 1801)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de luchthaven van Zaventem" (nr. 1877)
- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de chaos op Brussels Airport door de sneeuwval" (nr. 1887)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebrek aan ontijzelingsvloeistof in Brussels Airport" (nr. 2297)

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue is er niet. Haar vraag nr. 1877 vervalt dus.

**11.01 Bert Wollants (N-VA):** Door een tekort aan producten om vliegtuigen ijsvrij te maken, werd op 20 december 2010 onverwacht aangekondigd dat alle vluchten op Brussels Airport tot de ochtend van 22 december afgelast werden. Door de slechte weersomstandigheden was er massaal gebruik gemaakt van deze vloeistoffen en de voorraden werden door het vrachtwagenverbod op vele wegen niet meer aangevuld. De staatssecretaris reageerde dat hij verbaasd was over de aankondiging. Achteraf bleek dat er toch geen tekort was.

Qui est responsable du dégivrage? Existe-t-il des accords à ce sujet entre l'autorité fédérale et le gestionnaire de l'aéroport? Comment sont gérés les stocks? Y a-t-il des directives? Une telle pénurie peut-elle donner lieu à des demandes en dédommagement des compagnies aériennes? Si l'activité aéroportuaire doit être interrompue, qui doit en supporter les coûts? Comment éviter ce genre d'incidents à l'avenir?

**11.02 André Frédéric (PS):** Les aéroports européens ont simultanément affronté d'importantes chutes de neige, ce qui a fait exploser la consommation de glycol, indispensable pour dégivrer les avions. À cela s'ajoute le nombre limité de producteurs et l'interdiction de circuler pour les camions avec ces produits.

Tout cela a eu pour conséquence une pénurie généralisée à Londres-Heathrow, Francfort, Paris-Charles de Gaulle et Brussels Airport, laquelle a engendré de nombreuses perturbations dans les vols. Au-delà d'éventuelles erreurs dans la gestion des stocks de glycol, le niveau de désorganisation constaté durant la semaine de Noël à Bruxelles, était inacceptable pour un aéroport international.

Ainsi, en matière d'information aux voyageurs, il y a eu une cacophonie: à midi, Brussels Airport annonce que l'aéroport sera fermé aux décollages pour quelques jours. Deux heures plus tard, certaines compagnies aériennes annoncent que les vols prévus seront maintenus. En fin de journée, un nouveau communiqué de Brussels Airport indique qu'il se pourrait que certains vols soient annulés et que les passagers doivent contacter leur compagnie aérienne. Et votre communiqué de presse signale que vous n'êtes au courant de rien...

Au niveau de la prise en charge des "naufragés du ciel", des milliers de personnes ont dû passer au moins une nuit à l'aéroport dans des conditions très difficiles. Là encore, il y a eu un manque de coordination et de réactivité de l'aéroport, obligeant de trop nombreux voyageurs à dormir à même le sol et sans restauration. J'ose espérer que ce fiasco servira de leçon. L'aéroport doit mettre en place les mesures appropriées pour éviter une telle désorganisation lors d'un prochain épisode neigeux. Tant la gestion aéroportuaire que la communication doivent être revus de fond en comble.

Ne serait-il pas opportun d'effectuer un rapport

Wie is er verantwoordelijk voor het ijsvrij maken? Zijn er afspraken tussen de federale overheid en de beheerder van de luchthaven? Hoe gebeurt het voorraadbeheer? Zijn er richtlijnen? Kan een dergelijk tekort aanleiding geven tot schadeclaims van luchtvaartmaatschappijen? Als de luchthaven moet worden stilgelegd, wie moet dan de kosten dragen? Op welke manier kunnen dit soort incidenten in de toekomst worden vermeden?

**11.02 André Frédéric (PS):** De Europese luchthavens hadden allemaal tegelijkertijd af te rekenen met zware sneeuwval, waardoor het verbruik van glycol, dat noodzakelijk is om vliegtuigen ijsvrij te maken, explosief toenam. Bovendien is het aantal producenten beperkt en was er het vrachtwagenverbod, dat ook het transport van dit product trof.

Dat alles heeft geleid tot een algeheel tekort op London-Heathrow, Frankfurt, Paris-Charles de Gaulle en Brussels Airport, waardoor heel wat vluchten verstoord raakten. Los van eventuele fouten bij het beheer van de glycolvoorraad is het gebrek aan organisatie dat tijdens de kerstweek in Brussel is gebleken onaanvaardbaar voor een internationale luchthaven.

De informatie aan de reizigers bijvoorbeeld was een zootje: 's middags kondigde Brussels Airport aan dat er gedurende enkele dagen geen vliegtuigen zouden opstijgen op de luchthaven; twee uur later lieten sommige luchtvaartmaatschappijen weten dat de geplande vluchten zouden doorgaan; aan het einde van de dag meldde Brussels Airport dan weer in een persbericht dat er misschien een aantal vluchten zouden worden gecancelled en dat de passagiers hun luchtvaartmaatschappij moesten contacteren; en in uw persbericht stond dat u nergens van op de hoogte was...

En dan de opvang van gestrande vliegtuigpassagiers: duizenden personen moesten ten minste een nacht op de luchthaven doorbrengen, in zeer moeilijke omstandigheden. Opnieuw was er sprake van een gebrek aan coördinatie en een te trage reactie van de luchthavenautoriteiten, waardoor te veel reizigers gedwongen waren om met een lege maag op de grond te slapen. Ik mag hopen dat dit fiasco tot lering zal strekken. De luchthavenautoriteiten moeten de gepaste maatregelen nemen om bij nieuw sneeuwweer een dergelijke chaotische toestand te voorkomen. Zowel het management van de luchthaven als de communicatie moeten volledig worden herzien.

Zou het niet opportuun zijn een inspectieverslag te

d'inspection sur les manquements manifestes en matière de gestion et de communication? La DG Transport aérien serait tout indiquée pour ce faire.

**11.03 Tanguy Veys** (VB): Les problèmes rencontrés avec la pénurie du liquide de dégivrage ont été néfastes pour l'image de Brussels Airport. Le secrétaire d'État a réagi en affirmant qu'il n'avait été informé de la pénurie que le jour même au cours d'une réunion de crise. Il a précisé que les autorités publiques n'imposeraient pas la fermeture de l'aéroport. Il s'est finalement avéré que du liquide de dégivrage était encore disponible en quantité suffisante. Il me revient que ce liquide est également produit dans notre pays mais que Brussels Airport est obligé de l'acheter à l'étranger.

Quels accords ont été conclus en ce qui concerne l'approvisionnement? Pourquoi n'a-t-on tiré la sonnette d'alarme que le jour même? N'y avait-il pas d'autres solutions? Quelles ont été les conséquences financières? Comment ce problème pourra-t-il être évité à l'avenir?

**11.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le dégivrage des avions à l'aéroport de Bruxelles National incombe aux sociétés de manutention, à savoir pour Bruxelles National Flightcare et Aviapartner, tandis que DHL se charge du dégivrage de ses propres avions. Cette activité relève d'un contrat direct entre la compagnie aérienne concernée et la société de manutention. Le stock de liquide dégivrant est géré de manière autonome par les manutentionnaires eux-mêmes, sur la base de données météorologiques historiques, des avions concernés et de la combinaison des conditions atmosphériques.

(*En français*) Le 18 décembre, The Brussels Airport Company (TBAC) a été avertie à 15 h 30 de la fermeture de l'aéroport de Londres (Heathrow) et du fait que nombre de vols en route devaient être déviés. Les aéroports de Bruxelles, Paris, Amsterdam, Francfort, Ostende et Liège ont accepté des vols originellement prévus à Heathrow. Heathrow est resté fermé jusqu'au lundi 20 décembre à 01 h 00 avec une reprise progressive du service.

Bruxelles a accueilli 23 vols à destination d'Heathrow. En temps normal, l'aéroport de Bruxelles compte environ 600 vols par jour. Ces 23 vols supplémentaires représentent donc un surplus de 3 à 4 % et ne peuvent avoir comme conséquence un manque de glycol (produit de

laten opstellen over de onmiskenbare tekortkomingen inzake beheer en communicatie? Het DG Luchtvaart zou de aangewezen instantie zijn voor die opdracht.

**11.03 Tanguy Veys** (VB): De problematiek rond de ontijzelingsvloeistof was niet bevorderlijk voor het imago van Brussels Airport. De staatssecretaris reageerde dat hij de dag zelf pas werd ingelicht over het tekort tijdens een crisisvergadering. Hij maakte duidelijk dat de overheid geen sluiting van de luchthaven zou opleggen. Uiteindelijk bleek er wel nog voldoende ontijzelingsvloeistof te zijn. Er is mij verteld dat er in ons land ook producenten zijn, maar dat Brussels Airport verplicht is de vloeistof in het buitenland aan te kopen.

Welke afspraken bestaan er over de bevoorrading? Waarom werd er pas op de dag zelf aan de alarmbel getrokken? Waren er geen alternatieven? Wat zijn de financiële gevolgen? Hoe zal dit in de toekomst vermeden worden?

**11.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het ontijzelen van vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal is voor rekening van de grondafhandelingsdiensten. In de praktijk zijn dit voor Brussel-Nationaal Flightcare en Aviapartner, terwijl DHL de ontijzeling van de eigen vliegtuigen zelf regelt. Deze activiteit maakt deel uit van een rechtstreeks contract tussen de betrokken luchtvaartmaatschappij en de verlener van de grondafhandelingsdiensten. De voorraad vloeistof wordt autonoom beheerd door de afhandelaars zelf, op basis van historische weergegevens, de vliegtuigen in kwestie en de combinatie van weersomstandigheden.

(*Frans*) Op 18 december werd The Brussels Airport Company (TBAC) om 15.30 uur op de hoogte gebracht van de sluiting van de luchthaven van Londen (Heathrow), en van het feit dat vele vluchten zouden moeten worden omgeleid. Vluchten die oorspronkelijk bestemd waren voor Heathrow, werden afgeleid naar de luchthavens van Brussel, Parijs, Amsterdam, Frankfurt, Oostende en Luik. Heathrow bleef gesloten tot maandag 20 december om 01.00 uur, waarna de dienst geleidelijk hervat werd.

Er werden 23 vluchten van Heathrow naar Brussel afgeleid. In normale tijden telt de luchthaven te Zaventem ongeveer 600 vluchten per dag. Die 23 extra vluchten vertegenwoordigen dus een stijging met 3 tot 4 procent en kunnen niet verantwoordelijk zijn voor het tekort aan glycol



dégivrage). La plupart de ces avions déviés se trouvaient toujours à Bruxelles le 20 décembre, car TBAC ne les considérait pas comme prioritaires pour le dégivrage.

*(En néerlandais)* En décembre 2010, la Belgique a connu des conditions météorologiques extrêmes qui ont eu comme conséquence que l'hiver dernier, la demande de liquide de dégivrage pour un mois a été supérieure à ce qu'elle a été au cours des années écoulées pour tout l'hiver. Conjuguée à une interdiction temporaire de circuler imposée aux camions sur une partie du réseau routier français et à la décision des autorités françaises de réquisitionner la production de ce liquide pour approvisionner les aéroports français, cette demande exceptionnelle de liquide de dégivrage a abouti à une pénurie dans nos aéroports nationaux et ailleurs.

*(En français)* Le manque de concertation sur la pénurie de glycol a provoqué une crise et une communication inadéquate.

La Direction générale Transports aérien (DGTA) a été avertie le 20 décembre à 8 h 45 par TBAC d'un manque probable de glycol et a participé à la réunion de crise le même jour à 10 h 00. J'ai été informé de la situation à la fin de cette réunion.

*(En néerlandais)* J'ai alors refusé de fermer l'aéroport.

La question de savoir si des actions en dommages-intérêts seront engagées dépend des dispositions des contrats passés entre les compagnies aériennes et les services de manutention au sol. Pour la seule Brussels Airport Company, le manque à gagner se chiffre à 1 million d'euros par jour de paralysie de l'aéroport.

Des conditions météo extrêmes de ce type sont difficilement prévisibles. Toutefois, un service de manutention au sol a d'ores et déjà augmenté sa capacité de stockage de liquide de dégivrage.

*(En français)* Je prendrai des mesures pour garantir une gestion plus efficace des réserves de glycol et un fonctionnement ininterrompu de l'aéroport. Je demanderai à TBAC d'inclure, dans leurs conditions d'utilisation des installations aéroportuaires, les normes de qualité à ce sujet.

**11.05 Bert Wollants (N-VA):** Il s'agissait de conditions météo exceptionnelles mais nous devons

(ontdooiingsproduct). Het merendeel van die afgeleide toestellen stond op 20 december nog steeds in Zaventem, omdat TBAC niet van oordeel was dat ze prioritair ijsvrij moesten worden gemaakt.

*(Nederlands)* De weersomstandigheden waren in december 2010 nogal extreem, waardoor de vraag naar vloeistof voor één maand hoger was dan tijdens de afgelopen jaren voor de hele winter. In combinatie met een tijdelijk rijverbod voor vrachtwagens op een deel van het Franse wegennet en het Franse besluit om de productie op te vorderen voor de eigen luchthavens, heeft dit geleid tot een schaarste op onze nationale luchthaven en elders.

*(Frans)* Het gebrek aan overleg over het glycoltekort heeft een crisis veroorzaakt. Er werd slecht gecommuniceerd.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart werd op 20 december om 8.45 uur door The Brussels Airport Company (TBAC) op de hoogte gebracht van het te verwachten glycoltekort, en heeft deelgenomen aan de crisisvergadering die diezelfde dag om 10.00 uur plaatsvond. Na afloop van die vergadering werd ik op de hoogte gebracht van de situatie.

*(Nederlands)* Ik heb toen geweigerd de luchthaven te sluiten.

Of er schadeclaims komen, hangt af van de bepalingen in de contracten tussen de luchtvaartmaatschappijen en de grondafhandelingsdiensten. Alleen al voor The Brussels Airport Company bedraagt het verlies 1 miljoen euro per dag dat de luchthaven stilligt.

Dit soort extreme omstandigheden kan moeilijk worden voorspeld, maar één afhandelaar heeft zijn opslagcapaciteit voor de-icingvloeistof alvast verhoogd.

*(Frans)* Ik zal de nodige maatregelen treffen voor een efficiënter beheer van de glycolreserves en met het oog op de continuïteit van de werking van de luchthaven. Ik zal TBAC vragen kwaliteitsnormen in dat verband in te passen in de voorwaarden voor het gebruik van de luchthaveninstallaties.

**11.05 Bert Wollants (N-VA):** Dit waren uitzonderlijke omstandigheden, maar we moeten

rester vigilants. Il faut éviter à tout prix la fermeture de l'aéroport.

**11.06 André Frédéric (PS):** On peut se réjouir des décisions prises pour augmenter les stocks.

Pour la communication, que vous avez qualifié d'"inadéquate", alors qu'elle m'avait semblé déplorable, la Direction générale Transport aérien a-t-elle été chargée d'un rapport d'inspection? Ou s'est-on limité à chercher des solutions aux problèmes concrets de stock et de produit de dégivrage?

**11.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français):** J'ai refusé de fermer l'aéroport et ai fait savoir, tant à Aviapartner qu'à Flightcare, qu'ils n'avaient qu'à se débrouiller. Ils savaient qu'il y aurait des problèmes climatiques. Ce n'était pas une surprise! Aviapartner a fait appel à ses réserves à Düsseldorf. Étonnamment, DHL fit savoir, quelques heures après, qu'ils avaient encore une réserve qui leur permettait de continuer deux à trois jours. Deux à trois heures plus tard, ce fut au tour de Flightcare d'annoncer avoir trouvé les quantités nécessaires.

Ils ont donc activé le réapprovisionnement. J'ignore comment et où ils ont trouvé le produit mais ils l'ont trouvé! Et ils ne pourront jamais me demander de fermer l'aéroport, avec les conséquences inévitables pour les opérateurs et les voyageurs.

**11.08 Tanguy Veys (VB):** Je remercie le secrétaire d'État d'avoir fait preuve d'obstination face à ceux qui réclamaient la fermeture de l'aéroport.

*L'incident est clos.*

**12 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transfert du service de médiation de la SNCB vers le SPF Mobilité" (n° 1815)**

**12.01 Steven Vandeput (N-VA):** Le budget 2010 comporte un montant pour le transfert du service de médiation de la SNCB au SPF Mobilité et Transports. De ce fait, des crédits seront transférés à concurrence de 1,4 million d'euros. Lors des discussions budgétaires, il est toutefois apparu que ce mouvement budgétaire a été annulé. Pour quelle raison et quels éléments sont venus compliquer cette double opération?

**12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** La loi du 28 avril 2010 portant des

waakzaam blijven. De sluiting van de luchthaven moet worden vermeden.

**11.06 André Frédéric (PS):** Het is goed dat er werd besloten om de voorraden uit te breiden.

Werd het Directoraat-generaal Luchtvaart met betrekking tot de communicatie, die u inadequaat en ik veeleer erbarmelijk vond, belast met het opstellen van een inspectieverslag of is er alleen naar concrete oplossingen gezocht voor de problemen met de voorraad en de ontijzelingsvloeistof?

**11.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):** Ik heb geweigerd om de luchthaven te laten sluiten en heb zowel aan Aviapartner als aan Flightcare laten verstaan dat ze zich maar moesten behelpen. Zij wisten dat er slecht weer zat aan te komen. Dat was geen verrassing! Aviapartner heeft een beroep gedaan op zijn reserves in Düsseldorf. Vreemd genoeg liet DHL enkele uren later weten nog over voldoende reserves te beschikken voor twee tot drie dagen. Twee à drie uur later kondigde Flightcare aan dat het de nodige hoeveelheden had gevonden.

Die bedrijven hebben zich dus herbevoorraad. Ik weet niet hoe of waar zij het product hebben gevonden, maar feit is dat zij het gevonden hebben! Zij mogen mij nooit komen vragen om de luchthaven te sluiten, gelet op alle gevolgen die dat meebrengt voor de operatoren en de reizigers.

**11.08 Tanguy Veys (VB):** Ik dank de staatssecretaris voor zijn stugge houding tegenover diegenen die aandrongen op een sluiting.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het overbrengen van de ombudsdienst van de NMBS naar de FOD Mobiliteit" (nr. 1815)**

**12.01 Steven Vandeput (N-VA):** In de begroting van 2010 is een bedrag opgenomen voor de overheveling van de ombudsdienst van de NMBS naar de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daarbij worden kredieten overgeheveld ter waarde van 1,4 miljoen euro. Bij de begrotingsbesprekingen bleek echter dat deze begrotingsbeweging werd teruggedraaid. Wat is de reden en wat zijn de complicaties van deze dubbele operatie?

**12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** De wet van 28 april 2010 houdende

dispositions diverses prévoit la création d'un service de médiation des chemins de fer au sein du SPF Mobilité et Transports. Ce service est censé couvrir les activités du groupe SNCB et d'autres entreprises de transport ferroviaire. Le Conseil des ministres a approuvé l'arrêté royal fixant les règles transitoires applicables au service de médiation actuel, qui se compose de deux médiateurs et de dix collaborateurs. Un transfert de crédit du groupe SNCB vers le SPF Mobilité avait été prévu dans le budget 2010 dans le but d'assurer le financement de ce service de médiation. Toutefois, ce transfert a été annulé étant donné que le service n'a pas réellement commencé à fonctionner au sein du SPF Mobilité en 2010. J'espère que cette opération sera possible en 2011.

**12.03 Steven Vandeput (N-VA):** Les circonstances sont ainsi connues mais pas encore la cause du report.

**12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** Cela s'explique par le fait que les statuts des membres du personnel concernés doivent être réexaminés en vue de l'élaboration d'une réglementation appropriée.

**12.05 Steven Vandeput (N-VA):** Ces personnes seront-elles détachées ou auront-elles un nouveau statut?

**12.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** Nous nous penchons sur la question.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 1831 de M. Van den Bergh est reportée.

### **13 Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relations entre l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires et les autorités judiciaires" (n° 1840)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relations entre les missions de contrôle du SSICF et d'Infrabel" (n° 1841)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les sources d'expertise externes de l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires" (n° 1842)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la création d'une nouvelle entité 'coordination du rail' au sein du SPF Mobilité" (n° 1843)

diverse bepalingen bepaalt de oprichting binnen het bestek van de FOD Mobiliteit en Vervoer van een ombudsdienst van de spoorwegen voor de activiteiten van de NMBS-spoorweggroep en van andere bedrijven actief in het spoorwegvervoer. De huidige ombudsdienst is samengesteld uit twee ombudsmannen en tien medewerkers, en de ministerraad heeft het ontwerp van KB goedgekeurd dat de overgangsregels ervan vastlegt. Om de financiering van die ombudsdienst te verzekeren, plande de begroting van 2010 een kredietoverdracht van de NMBS-groep naar de FOD Mobiliteit, maar die overdracht werd teruggedraaid omdat de ombudsdienst niet daadwerkelijk in werking is gesteld binnen de FOD Mobiliteit in 2010. Ik hoop dat dit wel zal kunnen gebeuren in 2011.

**12.03 Steven Vandeput (N-VA):** De precieze toedracht is daarmee dus gekend, maar de oorzaak van het uitstel nog niet.

**12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Dat komt omdat de statuten van de betrokken personeelsleden opnieuw moeten worden onderzocht met het oog op een degelijke regeling.

**12.05 Steven Vandeput (N-VA):** Worden die mensen gedetacheerd of krijgen ze een nieuw statuut?

**12.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** Dat zijn we aan het uitklaren.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 1831 van de heer Van den Bergh wordt uitgesteld.

### **13 Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhouding tussen het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen en de gerechtelijke instanties" (nr. 1840)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhouding tussen de controletaken van DVIS en Infrabel" (nr. 1841)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de externe expertisebronnen van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 1842)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van een

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires" (n° 1844)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet de loi instaurant un système de sanctions administratives au sein de l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires" (n° 1845)

nieuwe entiteit 'spoorwegcoördinatie' binnen de FOD Mobiliteit" (nr. 1843)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 1844)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het wetsontwerp tot invoering van een systeem van administratieve sancties bij het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen" (nr. 1845)

**13.01 Steven Vandeput (N-VA):** Je souhaiterais poser quelques questions sur l'exposé du secrétaire d'État et du SPF Mobilité, le 17 novembre devant la commission spéciale "Sécurité du rail". Pour remédier aux problèmes de coordination entre l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires et la collecte d'informations judiciaires, le SPF Mobilité préconise de conférer à l'organisme d'enquête la compétence d'officier de police judiciaire. Le secrétaire d'État peut-il fournir plus de détails sur l'exemple étranger qui est à l'étude?

**13.01 Steven Vandeput (N-VA):** Ik heb een aantal vragen na de voorstelling die de staatssecretaris en de FOD Mobiliteit op 17 november gaven in de commissie Spoorveiligheid. Om te remediëren aan de coördinatieproblemen tussen het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen en de gerechtelijke informatieverzameling pleit de FOD Mobiliteit ervoor om aan het onderzoeksorgaan de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie toe te kennen. Kan de staatssecretaris meer details geven over het buitenlandse voorbeeld dat bestudeerd wordt?

Infrabel exécute quantité de contrôles et réalise, de ce fait, des activités analogues à celles du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF). Le secrétaire d'État peut-il commenter les négociations actuellement en cours entre Infrabel et le SSICF?

Infrabel voert een groot aantal controles uit, waardoor het activiteiten uitvoert die gelijkaardig zijn aan die van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS). Kan de staatssecretaris meer uitleg geven over de onderhandelingen tussen Infrabel en DVIS die momenteel aan de gang zijn?

Il ressort de la présentation du SPF Mobilité que l'on souhaiterait créer une nouvelle entité Coordination des chemins de fer au sein de la SNCB alors qu'il existe déjà tellement d'entités aux compétences pas toujours très claires. Quel est l'avis du secrétaire d'État sur la question?

Uit de presentatie van de FOD Mobiliteit bleek dat men een nieuwe entiteit Spoorwegcoördinatie binnen de NMBS wil oprichten. Er zijn nu al zoveel entiteiten, waarvan de bevoegdheden niet altijd even duidelijk zijn. Wat is de visie van de staatssecretaris?

L'organisme d'enquête indépendant a initié deux enquêtes en 2010 mais il y a eu beaucoup plus d'accidents l'an dernier. Quand le résultat de ces enquêtes sera-t-il publié?

Het onafhankelijke onderzoeksorgaan heeft in 2010 twee onderzoeken gestart, maar er gebeurden veel meer ongevallen in 2010. Wanneer wordt de uitslag van die onderzoeken bekendgemaakt?

Il semble également y avoir une disproportion entre les contrôles d'Infrabel et les activités du SSICF. Légalement, Infrabel ne peut déléguer ses missions de contrôle au SSICF. Le secrétaire d'État peut-il nous éclairer à ce sujet?

Er blijkt ook een wanverhouding te bestaan tussen de controles van Infrabel en de activiteiten van DVIS. Infrabel kan zijn controletaken wettelijk gezien eigenlijk niet aan DVIS overdragen. Kan de staatssecretaris meer duidelijkheid scheppen?

**13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais):** Ces questions sont complexes et concernent une matière délicate.

**13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands):** De vragen zijn complex. Dit is ook een delicate kwestie.

Des contacts bilatéraux ont été établis en mai 2010

Het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen

par l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires lors d'une visite d'étude en France. La collaboration entre les autorités judiciaires et les organes d'enquêtes du Luxembourg et de France a également fait l'objet d'un échange d'informations.

L'organisme d'enquête belge est indépendant au sens de la directive 2004/49. Cette dernière dispose que les enquêtes relatives à des accidents et à des incidents doivent être réalisées par un organisme permanent et indépendant.

L'organisme d'enquête doit conserver son indépendance, au même titre que les organismes semblables créés à l'étranger. Une intégration au parquet serait impensable étant donné que la mission confiée à l'organisme d'enquête est différente de celle qui incombe à la Justice. En effet, si l'organisme d'enquête doit rechercher la vérité dans le but d'éviter que de tels accidents se reproduisent, la Justice doit quant à elle établir les responsabilités. J'ai demandé au ministre de la Justice qu'un groupe de travail soit institué en vue d'élaborer un protocole d'accord et, au besoin, de modifier la loi. Ce protocole d'accord aura pour but de définir une collaboration structurée entre les deux organismes d'enquête compétents.

J'en viens à la question n° 1842. L'organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires dispose actuellement de cinq équivalents temps plein secondés par des experts externes.

Un expert indépendant disposant d'une expérience considérable en matière ferroviaire et en matière d'enquêtes après accident a été associé à l'enquête relative à l'accident de Buizingen. Il y a eu également trois experts de la SNCB-Holding qui disposent d'une importante expertise technique en matière d'accidents ferroviaires. La SNCB-Holding ne dirige toutefois pas l'enquête et n'intervient pas dans la rédaction des conclusions et des recommandations. Il n'est donc pas question de conflit d'intérêts. Aucun expert de la SNCB ou d'Infrabel ne collabore à cette enquête.

Enfin, il y a encore trois experts en matière de facteurs organisationnels et humains intervenant dans la gestion du risque, issus d'une société. Cette matière étant extrêmement spécialisée, les experts ne sont pas légion. En ce qui concerne l'adjudication du marché, la société a été désignée sur la base d'une procédure négociée au préalable sans publicité et sans appel à la concurrence.

La firme susmentionnée a été retenue en raison de

had in de loop van mei 2010 bilaterale contacten tijdens een studiebezoek in Frankrijk. Er werd informatie uitgewisseld over de samenwerking tussen de gerechtelijke instanties en het onderzoeksorgaan in Luxemburg en Frankrijk.

De onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan in België is in overeenstemming met de richtlijn 2004/49. Die bepaalt dat onderzoeken naar ongevallen en incidenten verricht moeten worden door een permanent en onafhankelijk orgaan.

Het onderzoeksorgaan dient, zoals in het buitenland, zijn onafhankelijkheid te behouden. Het is ondenkbaar om het binnen het parket op te nemen, het onderzoeksorgaan en Justitie hebben immers een verschillende opdracht. Het onderzoeksorgaan doet op een onafhankelijke manier aan waarheidsvinding om gelijkaardige ongevallen in de toekomst te vermijden. Het vaststellen van verantwoordelijkheden komt Justitie toe. Aan de minister van Justitie heb ik gevraagd dat we een werkgroep zouden oprichten die een memorandum of understanding kan opstellen en desgevallend een wetswijziging voorstellen. Dat memorandum heeft tot doel een gestructureerde samenwerking vast te leggen voor de twee bevoegde onderzoeksinstanties.

Ik kom tot vraag nr. 1842: het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor heeft momenteel vijf voltijdequivalenten in dienst, die zich laten bijstaan door externe experts.

Bij het onderzoek naar het ongeval in Buizingen werd een onafhankelijke deskundige betrokken die aanzienlijke ervaring heeft bij het spoor en het uitvoeren van onderzoek na een ongeval. Dan zijn er drie deskundigen geweest van de NMBS-Holding met een grote technische expertise betreffende spoorwegongevallen. De NMBS-Holding stuurt het onderzoek echter niet aan en komt niet tussenbeide bij het formuleren van de conclusies en aanbevelingen. Er is dus geen sprake van belangenvermenging. Er nemen geen deskundigen van de NMBS of van Infrabel deel aan het onderzoek.

Tot slot zijn er nog drie deskundigen in menselijke en organisatorische factoren in risicobeheer, mensen van een bedrijf. Deze materie is sterk gespecialiseerd en de deskundigen zijn dus dun gezaaid. Bij de gunning van het contract werd het bedrijf dus aangesteld op basis van een vooraf onderhandelde procedure zonder bekendmaking en zonder een beroep te doen op de concurrentie.

De keuze ging naar de genoemde firma vanwege

son degré de spécialisation. Il est ainsi également possible de répondre à la demande de disposer de rapports fiables pour le secteur ferroviaire et les instances européennes. Cette firme est très active en matière de prévention des accidents et des incidents dans des secteurs tels que celui du transport aérien et ferroviaire.

Dans le cadre de l'enquête sur l'accident de train à Buizingen, un montant arrondi à 150 000 euros a été consacré à ce jour aux expertises externes.

L'article 5 de la loi du 19 décembre 2006 définit un accident grave comme toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire. On entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'euros. Il n'est donc pas question d'un nombre déterminé de jours de perturbation du trafic ferroviaire.

Le rapport contient un résumé du rapport d'enquête, la description factuelle de l'incident, fonctionnement des services d'intervention et d'urgence inclus, les rapports des différentes enquêtes, une discussion et des conclusions. Il décrit les mesures déjà prises et formule des recommandations pour éviter la répétition d'incidents similaires à l'avenir.

L'organisme d'enquête effectue son travail en toute indépendance. Selon l'investigateur principal, il est actuellement impossible de fixer la date de clôture de l'enquête sur l'accident de Buizingen.

J'ai également joint les questions 1841 et 1845 sur les liens entre les missions de contrôle du SSICF et Infrabel. Infrabel est chargé du contrôle des trains et du personnel de sécurité des opérateurs. Si Infrabel constate que le matériel utilisé ou que le personnel de sécurité représente un danger pour la sécurité, il peut prendre les mesures nécessaires, et peut aller jusqu'à interdire le trafic.

L'Agence ferroviaire européenne a souligné que, conformément à l'article 16, le SSICF ne peut sous-traiter le contrôle de la réglementation ni au gestionnaire de l'infrastructure, ni à une entreprise

haar specialisatiegraad. Zo kan ook voldaan worden aan de vraag naar een betrouwbare verslaggeving voor de spoorsector en de Europese instanties. Deze firma is in sectoren als luchtvaart en spoorvervoer heel actief in ongevallen- en incidentpreventie.

In het kader van het onderzoek van het spoorongeval te Buizingen heeft men tot nu toe afgerond 150.000 euro besteed aan externe expertise.

Artikel 5 van de wet van 19 december 2006 definieert een ernstig ongeval als elke botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of die grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaken, of een soortgelijk ongeval dat duidelijke consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of voor het veiligheidsbeheer. Als een onderzoeksinstantie onmiddellijk de totale schade kan ramen op 2 miljoen euro, is er sprake van grote schade. Men maakt dus geen melding van een welbepaald aantal dagen verstoring van het treinverkeer.

Het rapport bestaat uit een samenvatting van het onderzoeksrapport, de feitelijke beschrijving van het voorval, inclusief het functioneren van de hulp- en nooddiensten, de rapportering van de diverse onderzoeken, een discussie en een conclusie. Vervolgens wordt beschreven wat voor maatregelen reeds werden genomen en worden aanbevelingen gedaan om in de toekomst gelijkaardige incidenten te vermijden.

Het onderzoeksorgaan leidt het onderzoek in volledige onafhankelijkheid. Volgens de hoofdonderzoeker is het momenteel niet mogelijk om de datum van afsluiting van het onderzoek naar het ongeval van Buizingen vast te leggen.

Ik heb ook de vragen 1841 en 1845 samengevoegd over de verhouding tussen de controletaken van DVIS en Infrabel. Infrabel voert het toezicht uit op de treinen en op het veiligheidspersoneel van de operatoren. Wanneer Infrabel vaststelt dat het gebruikte materieel of het veiligheidspersoneel de veiligheid in gevaar brengt, kan het de nodige maatregelen nemen, met inbegrip van het verbieden van het verkeer.

Het Europese Spoorwegbureau heeft erop gewezen dat volgens artikel 16 DVIS het toezicht op de regelgeving niet mag uitbesteden aan de infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming

ferroviaire ou à un pouvoir adjudicateur. Les contrôles effectués par Infrabel sur la base de l'article 27 ne relèvent cependant pas des contrôles visés à l'article 16. Nous étudions actuellement quels sont les autres contrôles réalisés par Infrabel qui pourraient être confiés au SSICF.

Le suivi effectué par le SSICF est identique, que les entreprises soient publiques ou privées. Les activités de contrôle sont dissociées des missions de service public et s'effectuent en toute neutralité.

En vertu de l'article 4.3 de la directive relative à la sécurité, la responsabilité de la sécurité du système ferroviaire incombe au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires. Infrabel est dès lors contrainte de mener sa propre politique en matière de sécurité. Le SSICF doit veiller à ce que le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires adoptent les mesures de sécurité requises. Le SSICF doit élaborer un programme de contrôle, incluant la surveillance des audits internes et des contrôles d'Infrabel et éventuellement des inspections exécutées par le SSICF lui-même.

Il reste enfin la question 1843 sur la nouvelle entité de Coordination ferroviaire au sein du SPF Mobilité. Les directives européennes prescrivent la présence d'une instance de sécurité nationale, d'un régulateur, d'un organisme d'enquête et d'un gestionnaire de l'infrastructure indépendant des entreprises ferroviaires. Le rôle de chacune de ces instances est clairement défini. La proposition de création d'un organisme de coordination a pour but de mettre en place une plate-forme de concertation où ces différents acteurs pourront se rencontrer. Sur un marché libre, tous les opérateurs doivent se sentir à l'aise et l'existence d'un organisme de coordination au sein du SPF Mobilité apporte les garanties nécessaires dans ce domaine.

L'article 25 de la directive relative à la sécurité règle la coopération entre le SSICF et l'organisme d'enquête. Le SSICF est responsable du suivi des recommandations formulées par l'organisme d'enquête. Ces deux instances pourront désormais se concerter au sein de l'organisme de coordination.

Le rôle d'Infrabel est également défini dans les textes légaux: conformément à l'article 18 de la loi du 19 décembre 2006, Infrabel assure la coordination en matière de sécurité à l'égard des entreprises ferroviaires qui circulent sur son réseau.

of een aanbestedende overheid. De controles door Infrabel op basis van artikel 27 vallen echter niet onder de controles bedoeld in artikel 16. Momenteel wordt onderzocht welke andere controles, door Infrabel uitgevoerd, naar DVIS kunnen gaan.

De overheidsbedrijven en de privéondernemingen worden door DVIS op identieke wijze opgevolgd. De controletaken zijn onafhankelijk van de opdrachten van openbare dienstverlening en gebeuren op een neutrale manier.

Volgens artikel 4.3 van de veiligheidsrichtlijn ligt de verantwoordelijkheid voor een veilig spoorwegsysteem bij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Infrabel is dus wel degelijk verplicht een eigen veiligheidsbeleid te voeren. DVIS moet erop toezien dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen de nodige veiligheidsmaatregelen nemen. De dienst moet een toezichtprogramma opstellen, bestaande uit de monitoring van de interne audits en de controles van Infrabel, eventueel uitgebreid met inspecties van DVIS zelf.

Tot slot is er vraag 1843 over de nieuwe entiteit Spoorwegcoördinatie binnen de FOD Mobiliteit. De Europese richtlijnen bepalen dat er een nationale veiligheidsinstantie moet zijn, een regulator, een onderzoeksorgaan en een infrastructuurbeheerder die onafhankelijk is van de spoorwegondernemingen. Ieder heeft een duidelijk omschreven rol te vervullen. Met ons voorstel om een coördinatieorgaan op te richten willen we een overlegplatform creëren waar al die actoren elkaar kunnen ontmoeten. Op een vrije markt moeten alle operatoren zich goed voelen en een coördinatie binnen de overheidsdienst Mobiliteit is daarvoor de beste garantie.

De samenwerking tussen DVIS en het onderzoeksorgaan wordt geregeld door het artikel 25 van de veiligheidsrichtlijn. DVIS is verantwoordelijk voor de follow-up van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan. Zij zullen voortaan kunnen overleggen binnen het coördinatieorgaan.

De rol van Infrabel is eveneens vastgelegd in de wetteksten: Infrabel krijgt op grond van artikel 18 van de wet van 19 december 2006 een coördinerende rol inzake veiligheid ten aanzien van de spoorwegondernemingen die haar netwerk gebruiken.

La mise en place d'une plate-forme faïtière au sein du SPF Mobilité et Transports n'est peut-être pas la panacée, mais représente, me semble-t-il, un instrument utile pour avancer dans la concrétisation de notre objectif commun: garantir la sécurité des usagers des chemins de fer en Belgique.

De oprichting van een overkoepelend platform binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer is misschien geen wondermiddel, maar het is mijns inziens wel een nuttig instrument om vooruitgang te boeken bij de verwezenlijking van onze gemeenschappelijke doelstelling: de veiligheid van de spoorweggebruikers in België waarborgen.

**13.03 Steven Vandeput (N-VA):** De nombreux éléments de cette réponse m'emplissent d'espoir.

**13.03 Steven Vandeput (N-VA):** Veel elementen uit dit antwoord stemmen mij hoopvol.

Toutefois, je trouve dommage que près d'un an après, les résultats de l'enquête ne sont toujours pas connus. Les victimes et leurs proches attendent ces résultats également. Les organismes d'enquête étant indépendants, l'on peut difficilement exercer des pressions sur eux même si j'espère qu'ils remettront leur rapport rapidement.

Wel vind ik het jammer dat bijna een jaar na datum de onderzoeksresultaten nog steeds uitblijven. Ook de slachtoffers en hun familie wachten daarop. Vanwege hun onafhankelijkheid kan men moeilijk druk op de onderzoeksorganen zetten, maar ik hoop toch dat hun rapport er snel komt.

Les responsabilités des divers organismes sont bien délimitées. Il n'est pas nécessaire de créer un organisme supplémentaire qui se place au-dessus de tous les autres. En revanche, une plate-forme de coordination dans le giron du SPF Mobilité et Transports pourrait être utile mais est-il vraiment nécessaire de créer un nouveau service pour cela?

De verantwoordelijkheden van de diverse organen zijn goed afgebakend. Er is geen nood aan nog een extra orgaan dat zich boven al de andere stelt. Wel kan een coördinerend platform binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer nuttig zijn, maar is daar echt weer een nieuwe dienst voor nodig?

Il me paraît normal qu'Infrabel, en tant que gestionnaire des infrastructures, procède à ses propres contrôles car c'est elle qui, en dernière instance, assume la responsabilité de ce qui se passe sur son réseau. Pour pouvoir effectuer les contrôles que l'on jugera utile, le SSICF devra mettre au point ses propres programmes.

Ik vind het normaal dat Infrabel als infrastructuurbeheerder eigen controles uitvoert. Zij zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor wat er op haar net gebeurt. DVIS zal effectief eigen programma's moeten ontwikkelen om de controles uit te voeren die men nuttig acht.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique est levée à 18 h 16.*

*De vergadering wordt gesloten om 18.16 uur.*