



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

26-11-2007

Namiddag

lundi

26-11-2007

Après-midi

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V - N-VA</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams – Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de problematiek rond radiofrequenties en de rol van het BIPT als etherpolitie" (nr. 110)

Sprekers: **Barbara Pas, Marc Verwilghen**, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid

Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de belasting die de Waalse gemeenten willen heffen op de telefoonkabels" (nr. 332)

Sprekers: **François-Xavier de Donnea, Marc Verwilghen**, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de voorrangsregels door de weggebruikers" (nr. 319)

Sprekers: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Mobiliteit over "de misleidende informatie op websites bij het verkopen van vliegtickets" (nr. 392)

Sprekers: **Peter Logghe, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van ATC-diensten op regionale luchthavens door Belgocontrol" (nr. 397)

Sprekers: **Luk Van Biesen, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Carina Van Cauter aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid en dan meer in het bijzonder met betrekking tot de motorfietsen" (nr. 402)

Sprekers: **Carina Van Cauter, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de beslissing van de vzw 'Empreintes' om niet langer mee te werken aan het Octopusplan" (nr. 412)

Sprekers: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de mobiliteitsdiagnose voor bedrijven met meer dan 100 werknemers" (nr. 413)

Sprekers: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**,

SOMMAIRE

Question de Mme Barbara Pas au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la problématique des radiofréquences et le rôle de l'IBPT en tant que police des ondes" (n° 110)

Orateurs: **Barbara Pas, Marc Verwilghen**, ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique

Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la taxation des câbles téléphoniques par les communes wallonnes" (n° 332)

Orateurs: **François-Xavier de Donnea, Marc Verwilghen**, ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique

Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la connaissance des règles de priorité par les usagers de la route" (n° 319)

Orateurs: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Peter Logghe au ministre de la Mobilité sur "les informations trompeuses publiées sur certains sites internet concernant la vente de billets d'avion" (n° 392)

Orateurs: **Peter Logghe, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le financement par Belgocontrol des services de contrôle du trafic aérien dans les aéroports régionaux" (n° 397)

Orateurs: **Luk Van Biesen, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Carina Van Cauter au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière, plus particulièrement en ce qui concerne les motocyclettes" (n° 402)

Orateurs: **Carina Van Cauter, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la fin de la collaboration de l'ASBL 'Empreintes' au plan Octopus" (n° 412)

Orateurs: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le diagnostic mobilité des entreprises de plus de 100 travailleurs" (n° 413)

Orateurs: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**,

minister van Mobiliteit

ministre de la Mobilité

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de 18
minister van Mobiliteit over "ademanalysatoren"
(nr. 457)

Sprekers: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Question de Mme Valérie De Bue au ministre de 17
la Mobilité sur "les éthylomètres" (n° 457)

Orateurs: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 26 NOVEMBER 2007

LUNDI 26 NOVEMBRE 2007

Namiddag

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Jan Mortelmans.
La séance est ouverte à 14.16 heures et présidée par M. Jan Mortelmans.

De **voorzitter**: Vraag nr. 255 van de heer Jambon wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de problematiek rond radiofrequenties en de rol van het BIPT als etherpolitie" (nr. 110)

01 Question de Mme Barbara Pas au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la problématique des radiofréquences et le rôle de l'IBPT en tant que police des ondes" (n° 110)

01.01 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in een artikel in De Morgen van 11 oktober - daags voordat ik deze vraag indiende -, stelt een adviseur van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie, het BIPT, dat het zijn rol van etherpolitie niet kan opnemen zolang de frequentieplannen niet op elkaar zijn afgestemd. Mijnheer de minister, naar aanleiding van dit artikel wil ik u enkele vragen stellen over de evolutie van dit dossier.

01.01 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Selon un article paru dans les colonnes du quotidien *De Morgen* du 11 octobre 2007, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) ne serait pas en mesure de remplir sa mission de police des ondes tant que les plans de fréquence n'auront pas été adaptés entre eux.

Op 17 november 2006 werd in het Overlegcomité een omvattend akkoord gesloten tussen de Gemeenschappen en de federale overheid met betrekking tot de problematiek van de radiofrequenties en de etherpolitie.

Le 17 novembre 2006, un accord général est intervenu à propos de cette question entre les Communautés et le pouvoir fédéral. Mais il faudra encore bien des démarches pour que cet accord soit mis en œuvre. Si certaines ont déjà été effectuées, d'autres se font attendre. À l'inverse de la Communauté flamande, la Communauté française n'a pas encore approuvé de nouveau plan de fréquences. Le temps presse pourtant car l'arrêté royal qui définit le rôle de l'IBPT doit entrer en vigueur le 1er

Om een en ander in werking te laten treden, moesten er wel nog verschillende stappen worden ondernomen waaronder onder meer de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst door de Gemeenschapsparlementen en het opstellen van nieuwe frequentieplannen vermits deze van de Vlaamse en Franse Gemeenschappen door het Grondwettelijk Hof werden geschorst.

Intussen werden enkele van deze horden genomen. Wat de Vlaamse Gemeenschap betreft, zijn zowat alle horden genomen. Zo heeft het Vlaams Parlement onder meer het samenwerkingsakkoord vrij snel goedgekeurd, is er een nieuw frequentieplan met positief advies van de Raad van State en heeft het Vlaams Parlement de bepalingen over de VRM in de mediadecreten aangepast.

Andere zaken laten echter op zich wachten. De Franse

Gemeenschapsregering heeft nog geen nieuw frequentieplan goedgekeurd, wat uiteraard betekent dat er ook nog geen coördinatie ter zake heeft plaatsgevonden.

Nochtans dringt de tijd. Het koninklijk besluit dat erin voorziet dat het BIPT zijn rol als etherpolitie kan spelen, moet in werking treden vanaf 1 juni 2008.

Mijnheer de minister, toen u op 9 november 2005 in deze commissie werd geïnterpelleerd over het dossier inzake de etherpolitie antwoordde u onder meer het volgende. Het dossier van de etherproblematiek vergt een totaalakkoord tussen de Gemeenschappen over frequentiecoördinatie. Dit is een conditio sine qua non voor het optreden als etherpolitie door de federale overheid. Bij gebrek aan dergelijk akkoord zal het optreden van de federale overheid onvermijdelijk beperkt blijven tussen de Gemeenschappen en/of tot de gevallen waarvan er echt sprake is van storingen waartegen ingevolge de nieuwe wet kan worden opgetreden.

We zijn intussen ruim twee jaar verder en een akkoord over de frequentiecoördinatie laat nog steeds op zich wachten. Vlaanderen dreigt de dupe te worden van de inertie aan Franstalige zijde.

Mijnheer de minister, ik heb daarom de volgende vragen. Ten eerste, wat is de huidige stand van zaken? Ten tweede, welke stappen moeten nog worden ondernomen om de elementen van het akkoord van het Overlegcomité in werking te laten treden?

Ten slotte, dreigt het omvattend akkoord van 17 november 2006 niet in het gedrang te komen als die bepaalde nog uit te voeren stappen op zich laten wachten?

01.02 Minister **Marc Verwilghen**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Pas, mijn antwoorden op de drie vragen die u stelt, zullen relatief kort zijn.

Ten eerste, door de federale overheid zijn alle vereiste stappen gezet om het totaalakkoord van 17 november 2006 uit te voeren. Ik verwacht dus dat ook de andere beleidsniveaus in deze hun verantwoordelijkheden opnemen en ook de nodige stappen zetten.

Ten tweede, in elk geval is aangaande de etherpolitie de geldende juridische constructie van die aard dat het BIPT op de voorziene datum haar rol van etherpolitie dient op te nemen.

Ten derde, een kernelement van het op 17 november 2006 afgesloten akkoord is dat alle partijen akkoord gegaan zijn met die datum en zich ertoe verbonden hebben om de nodige voorbereidingen te treffen. Wat mij betreft, moet dat hoe dan ook onverkort uitgevoerd worden zoals het was overeengekomen. Dat is nu eenmaal het totaalakkoord. Ik kan er niet een deeltje van uitvoeren en een deel geblokkeerd houden.

01.03 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u stelt dat met het afgesloten akkoord op 17 november 2006 alle partijen er zich toe verbonden hebben om de nodige voorbereidingen te treffen. Ik betwijfel sterk of alle partijen dat in de praktijk ook effectief zullen uitvoeren. De Franstalige onwil is in dat dossier al meermaals

juin 2008.

En 2005, le ministre avait déclaré devant cette commission qu'il fallait conclure un accord de coopération, faute de quoi le pouvoir fédéral ne pourrait s'acquitter de son rôle de police des ondes. Deux ans plus tard, cet accord n'a toujours pas vu le jour. La Flandre risque donc de pâtir de l'inertie francophone.

Quel est l'état d'avancement du dossier? Quelles étapes reste-t-il à franchir avant que l'accord puisse entrer en vigueur?

01.02 **Marc Verwilghen**, ministre: Les autorités fédérales ont déjà pris des mesures pour exécuter l'accord global du 17 novembre. J'espère que les autres niveaux de pouvoir prendront également leurs responsabilités. D'un point de vue juridique, l'IBPT doit en tout cas assumer son rôle de police des ondes à la date prévue. L'accord du 17 novembre 2006 stipule que toutes les parties ont donné leur accord à cette date et se sont engagées à prendre les mesures préparatoires nécessaires. L'accord doit donc être exécuté dans sa totalité.

01.03 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Je doute fort que toutes les parties prendront les mesures nécessaires ; les francophones ont en effet déjà fait preuve de

gebleken.

Via de pers heb ik inderdaad vernomen dat de minister van de Franse Gemeenschap opnieuw belooft dat begin volgend jaar eindelijk werk zal worden gemaakt van de opstelling van een frequentieplan. Ik hoop dat die minister zich aan die belofte zal houden, maar ik heb er sterk mijn twijfels bij, aangezien de Franse Gemeenschap helemaal niet wil weten van die etherpolitie, terwijl Vlaanderen er net vragende partij voor is.

Vlaams minister van Media, Geert Bourgeois, werd op 25 oktober over dit dossier ondervraagd. Hij liet toen weten dat er over een nieuw frequentieplan nog niet onderhandeld werd met de Franse Gemeenschap. De onderhandelingen met de Franse Gemeenschap over de betwiste frequenties in Brussel zijn afgesprongen toen de Franse Gemeenschap en de RTBF het Vlaams frequentieplan voor de particuliere radio-omroepen hebben aangevochten voor de Raad van State.

Het BIPT treedt inderdaad af en toe op, maar het is een feit dat het BIPT geremd is in zijn regulerende rol als er geen coördinerend frequentieplan bij alle partijen is.

Een aantal Franstalige zenders werd door de Raad van State geschorst. Verscheidene media berichten evenwel dat die dankzij het gedoogbeleid van de Franse Gemeenschap nog altijd blijven uitzenden.

De adviseurs van het BIPT menen dat de storingen niet zullen ophouden zolang de Gemeenschappen bevoegd blijven voor de toekenning van die radiofrequenties.

Mijnheer de minister, ik weet niet of u genoemd standpunt deelt. Wij zijn er echter alleszins van overtuigd dat aan voornoemde, niet-homogene bevoegdheidspakketten een einde moet worden gemaakt, en wel door de federale bevoegdheden inzake elektronische communicatie naar de deelstaten over te hevelen.

Ik zou er meteen de huidige onderhandelaars aan willen herinneren dat in het Vlaamse regeerakkoord staat dat telecommunicatie een Vlaamse bevoegdheid moet worden.

01.04 Minister **Marc Verwilghen**: Mijnheer de voorzitter, ik zal heel kort antwoorden.

Het grote verschil met vroeger is dat er toen geen akkoord bestond. Op 17 november 2006, na ongeveer tien jaar onderhandelingen, wordt een akkoord gesloten. Een akkoord wordt gesloten om te worden uitgevoerd.

De **voorzitter**: Mevrouw Pas, de vraagsteller heeft altijd het laatste woord in het Parlement.

mauvaise volonté à plusieurs reprises. J'ai appris par la presse que la Communauté française s'est engagée à établir un plan de fréquences pour le début de l'année 2008. Je doute qu'elle respecte cet engagement étant donné que c'est la Communauté flamande qui est demandeuse de la police des ondes.

Interrogé à ce sujet le 25 octobre, le ministre flamand Geert Bourgeois avait déclaré que les négociations relatives à un nouveau plan de fréquences n'avaient pas encore commencé. Les négociations ont échoué après que la Communauté française a contesté le plan de fréquences flamand devant le Conseil d'État.

En l'absence de plan de fréquences, l'IBPT est freiné dans son rôle de régulateur. Quelques émetteurs francophones ont été suspendus par le Conseil d'État mais, compte tenu de la politique de tolérance de la Communauté française, ils continuent à émettre. L'IBPT estime que les perturbations ne cesseront pas si les Communautés restent compétentes pour l'attribution des fréquences.

Nous estimons qu'il faut en finir avec les ensembles de compétences non homogènes. Les compétences fédérales en matière de communications électroniques doivent être transférées aux entités fédérées. L'accord de gouvernement flamand prévoit d'ailleurs de faire des télécommunications une compétence flamande.

01.04 **Marc Verwilghen**, ministre: L'existence d'un accord depuis le 17 novembre 2006, après 10 années de négociations, constitue en soi une avancée de taille. Mais les accords sont conclus pour être mis en œuvre.

01.05 **Barbara Pas** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik heb geen laatste repliek.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 173 van de heer Deseyn wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 **Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la taxation des câbles téléphoniques par les communes wallonnes" (n° 332)**

02 **Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de belasting die de Waalse gemeenten willen heffen op de telefoonkabels" (nr. 332)**

02.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai lu dans la presse avec beaucoup d'intérêt que les communes wallonnes envisageraient de demander au gouvernement wallon d'introduire une proposition de décret leur permettant d'exiger des opérateurs des télécoms une redevance pour chaque mètre de trottoir utilisé en sous-sol pour leurs lignes.

Je m'empresse de dire qu'en tant qu'ancien bourgmestre, j'estime que cette demande est tout à fait fondée. En effet, les sociétés de télécoms, tout comme les autres impétrants qui exploitent l'eau, le gaz et l'électricité, ouvrent et rouvrent sans cesse les trottoirs pour y faire passer des câbles et occasionnent ainsi des coûts imprévus aux communes. Il me semble dès lors normal que ceux qui provoquent des effets externes négatifs à d'autres opérateurs économiques en supportent les coûts.

Actuellement, les sociétés télécoms ne doivent pas supporter une partie de leurs frais de revient. Le boulanger doit, quant à lui, payer toutes ses factures de production. Les sociétés de télécoms occupent les trottoirs et provoquent de ce fait des gênes aux usagers et des coûts aux communes qui méritent d'être indemnisées.

Je partage donc tout à fait les préoccupations des communes wallonnes mais j'ai l'impression qu'un tel décret – à supposer que le gouvernement wallon l'adopte – serait source de conflit de compétence avec l'État fédéral qui, à ma connaissance, reste compétent pour cette matière réglée par l'article 98, §2 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises économiques publiques.

D'ailleurs, je pense que cette loi donnait un privilège exorbitant aux opérateurs télécoms. Elle avait été votée par le parlement à l'époque où M. Di Rupo était responsable de cette matière. Ce faisant, le gouvernement de l'époque avait donné un privilège énorme aux sociétés de télécoms, privilège que n'ont pas, je le répète, les sociétés de gaz, électricité, distribution d'eau, etc. qui, pratiquement partout en Belgique, paient des redevances aux communes. En 2003, j'avais d'ailleurs déposé une proposition de loi visant à modifier cet article 98, §2 de la loi du 21 mars 1991 de façon à permettre aux Régions flamande, bruxelloise et wallonne de faire ce que demandent maintenant les communes wallonnes.

02.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): De Waalse gemeenten zouden de Waalse regering willen vragen een ontwerpdecreet in te dienen dat de gemeenten zou toelaten de telecomoperatoren een retributie te vragen per meter voetpad die ze gebruiken voor hun ondergrondse kabels.

Mij als oud-burgemeester lijkt dat een terechte vraag, want de vele werken die deze operatoren uitvoeren, brengen heel wat negatieve gevolgen mee voor de gemeenten.

Zou een dergelijk decreet – zij het Waals, Vlaams of Brussels – niet tot een bevoegdheidsconflict met de federale staat leiden, die bevoegd is voor deze door artikel 98, § 2, van de wet van 21 maart 1991 geregelde aangelegenheid? Die wet, die dateert van toen de heer Di Rupo de bevoegde minister was, kent een buitensporig voorrecht toe aan de telecomoperatoren, die als enige, in tegenstelling tot de gas-, de elektriciteits en de waterdistributiebedrijven, geen retributie verschuldigd zijn aan de gemeenten.

Zou niet eerst het voornoemde artikel 98, § 2, moeten worden gewijzigd, zoals ik al suggereerde in mijn wetsvoorstel van 2003?

Ma question est donc très concrète.

Monsieur le ministre, partagez-vous toujours le point de vue que je viens d'exprimer, à savoir qu'un tel décret serait source de conflit de compétence et qu'avant de pouvoir passer un tel décret, wallon, flamand ou bruxellois, il faudrait que l'État fédéral adopte une loi modifiant l'article 98, §2 de la loi du 21 mars 1991?

02.02 Marc Verwilghen, ministre: Monsieur le président, collègue de Donneea, pour répondre à votre question, il est important de faire référence à un arrêt qui a été rendu par la Cour constitutionnelle le 22 novembre 2006. Il s'agit de l'arrêt 176/2006.

Dans cet arrêt, la Cour constitutionnelle a jugé qu'à certaines conditions, une Région pouvait imposer une obligation de rétribution. Dès lors, selon la Cour, le pouvoir fédéral porte atteinte aux compétences des autorités régionales, en stipulant à l'article 98, §2, 1^{er} alinéa de la loi du 21 mars 1991 que les pouvoirs publics ne peuvent imposer une indemnité ou rémunération de quelque nature que ce soit à un opérateur pour le droit d'utilisation du domaine public.

Monsieur de Donneea, à l'époque, vous avez sans doute eu raison de vouloir introduire une modification de loi car, en somme, la Cour constitutionnelle l'impose pour une partie, donnant en tout cas la compétence aux Régions d'intervenir dans cette matière.

02.03 François-Xavier de Donneea (MR): Monsieur le ministre, si je comprends bien, la Cour constitutionnelle a annulé l'article 98, §2. Les Régions peuvent donc aujourd'hui taxer ou prélever une redevance également sur les infrastructures de télécommunications qui utilisent la voirie.

02.02 Minister Marc Verwilghen: In zijn arrest nr. 172/2006 van 22 november 2006, oordeelt het Grondwettelijk Hof dat een Gewest onder bepaalde voorwaarden een retributie kan opleggen. Het Hof stelt dus dat de federale wetgever, via artikel 98, § 2, eerste lid van de wet van 21 maart 1991 afbreuk doet aan de bevoegdheid van de Gewesten. Uw vraag om een wetswijziging is dan ook zeker terecht.

02.03 François-Xavier de Donneea (MR): Het Grondwettelijk Hof heeft dus artikel 98, § 2, vernietigd en de Gewesten kunnen een retributie heffen bij de aanleg van telecommunicatie-infrastructureur op het openbare domein.

02.04 Marc Verwilghen, ministre: On évite ainsi le conflit d'intérêts que vous avez, à juste titre, suggéré si l'article était encore en vigueur.

02.04 Minister Marc Verwilghen: Op die manier worden de belangenconflicten waar u het over had, voorkomen.

02.05 François-Xavier de Donneea (MR): Je me réjouis de la sagesse de la Cour constitutionnelle. Heureusement qu'elle existe!

02.05 François-Xavier de Donneea (MR): Ik verheug me over de wijsheid van het Grondwettelijke Hof.

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

De **voorzitter**: We schorsen de vergadering tot 15.00 uur. Dan gaan we verder met de vragen aan de minister van Mobiliteit.

*De vergadering wordt geschorst van 14.28 uur tot 15.11 uur.
La séance est suspendue de 14.28 heures à 15.11 heures.*

03 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la connaissance des règles de priorité par les usagers de la route" (n° 319)

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de voorrangregels door de weggebruikers" (nr. 319)

03.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, voici quelques semaines, la presse s'est fait l'écho de résultats inquiétants à propos de la connaissance par les usagers de la route des règles de priorité.

Dans le cadre d'une étude réalisée à l'initiative du club auto VAB, 30.000 Belges ont testé leurs connaissances en la matière et une grande partie, autrement dit la moitié d'entre eux, échoueraient à l'examen du permis de conduire s'ils devaient répondre aux questions posées concernant les règles de priorité.

Selon vous, cette étude reflète-t-elle la réalité?

Pensez-vous que l'information en matière de règles de priorité a été suffisamment diffusée et correctement perçue?

En outre, l'étude démontre aussi que ce sont les usagers faibles, à savoir les vélos, qui seraient les principales victimes de cette méconnaissance des règles de priorité. Le ministère et les responsables de la sécurité routière en Belgique envisagent-ils dès lors que l'on puisse à nouveau modifier les règles, et ce au profit des cyclistes?

En la matière, un exemple concret a été donné: il concerne la différence entre la piste cyclable et la bande cycliste suggérée.

Je vous remercie d'avance pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter, monsieur le ministre.

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, les enquêtes publiées par le club VAB ont toujours un but précis. Dans ce cas, il veut sans doute prouver qu'il est nécessaire de suivre des cours pour apprendre les règles en matière de conduite. Évidemment, il est toujours difficile d'évaluer si les enquêtes sont objectives ou plutôt orientées en fonction du but poursuivi par l'association.

Ceci dit, la connaissance des règles de priorité semble effectivement poser problème. En effet, je vous invite à effectuer vous-même le test pour voir si vous êtes capable d'y répondre sans faire de faute. Par ailleurs, il est préférable de l'effectuer de manière virtuelle plutôt que dans la réalité.

Le problème résulte de la simplification des règles. En effet, on a adapté les règles belges à celles généralement appliquées en Europe. C'est ainsi que l'on a supprimé la règle suivant laquelle un conducteur perdait la priorité dès le moment où il s'arrêtait.

Une autre règle est souvent oubliée, dans le passé mais encore aujourd'hui: le franchissement d'une piste cyclable constitue une manœuvre; avant, cela équivalait à perdre sa priorité, tandis qu'à présent, notre Code de la route rejoint la règle européenne qui veut que l'usager conserve sa priorité de droite, même s'il s'est montré prudent en franchissant une piste cyclable.

Il reste le problème que vous soulignez: les pistes cyclables suggérées. En ce domaine, je reste frustré, du moins de par mes

03.01 Valérie De Bue (MR): De helft van de dertigduizend Belgen die de vragenlijst van de VAB over de voorangsregels beantwoord hebben, zou niet meer slagen voor het rijexamen.

Komt die uitslag overeen met de werkelijkheid? Wordt de informatie over die regels voldoende verspreid?

Zal u die regels aanpassen in het voordeel van de fietsers, die het belangrijkste slachtoffer zijn van het miskennen van die regels?

03.02 Minister Renaat Landuyt: De onderzoeken van de VAB hebben altijd een bedoeling. In dit geval zou men willen aantonen dat het noodzakelijk is rijles te volgen. De objectiviteit van de resultaten is dan ook allesbehalve gegarandeerd.

Ik zou u trouwens willen uitnodigen die virtuele test zelf te ondergaan zonder een foutje te maken.

Het probleem is dat ten gevolge van de vereenvoudiging die uit de aanpassing aan de Europese regels voortgevloeid is, bestuurders al te veel de neiging zouden hebben zelf voorrang te verlenen, met name wanneer ze bij een kruispunt stoppen of een fietspad kruisen. In beide gevallen verliezen bestuurders immers niet meer de voorrang van rechts.

Daarmee is het probleem van de fietssuggestiestroken nog niet opgelost. In het verkeersreglement

compétences. En effet, aucune disposition de notre Code de la route ne mentionne de telles pistes cyclables suggérées; il s'agit d'une pure initiative des responsables de la circulation routière, une forme d'initiative régionale qui suggère l'existence d'une piste cyclable sur une chaussée, mais sans la créer concrètement.

Dans de tels cas, la seule solution est de transformer ces pistes cyclables suggérées en véritables pistes cyclables. Cette décision est à prendre par les responsables de l'infrastructure, c'est-à-dire les Régions et les communes.

03.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, merci pour votre réponse. J'imagine qu'en matière de subjectivité, d'autres enquêtes démontrent qu'on connaît mal les règles du Code de la route. Le VAB n'est pas le seul à avoir réalisé des études; vous-même avez cité des exemples concrets en matière de règles de priorité. Ces règles ont changé récemment pour s'aligner sur les règlements européens. Le message n'est cependant pas suffisamment bien passé auprès de la population et des initiatives restent donc à prendre.

Quant à ces initiatives régionales, ne peut-on envisager la création de règles au niveau fédéral à rendre d'application partout, voire un accord de coopération pour harmoniser ces situations?

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Nous sommes lundi et nous sommes optimistes en ce qui concerne les négociations en cours. Quant à prendre des initiatives telles que vous dites, je suis bloqué et c'est une vraie problématique. Heureusement, et vous en parlez dans votre question, il existe l'Institut belge pour la sécurité routière qui reste nécessaire pour faire de la sensibilisation.

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

04 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Mobiliteit over "de misleidende informatie op websites bij het verkopen van vliegtickets" (nr. 392)

04 Question de M. Peter Logghe au ministre de la Mobilité sur "les informations trompeuses publiées sur certains sites internet concernant la vente de billets d'avion" (n° 392)

04.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u heeft het bericht ongetwijfeld ook gelezen of gehoord. Op zowat alle websites waarop vliegtuigmaatschappijen in België tickets te koop aanbieden, zou misleidende informatie staan.

Het onderzoek werd uitgevoerd door de Europese Commissie en de misleidende informatie had eigenlijk betrekking op een viertal niveaus. Ten eerste, de prijsbepaling. In een bericht in Metro van 14 november staat te lezen dat de Europese Commissie vooral het feit hekelt dat de taksen en toeslagen online niet onmiddellijk in de prijs worden verrekend. Een tweede punt heeft betrekking op de stuntaanbiedingen waarbij het voor de klant gissen is in hoeveel zijtes een bepaalde stuntaanbieding voorziet. De verzekering vormt een

wordt hiervan geen melding gemaakt. Het gaat immers om een gewestelijk initiatief. De oplossing zou erin bestaan deze fietsstroken om te vormen tot echte fietspaden, maar het is aan de beleidsniveaus die verantwoordelijk zijn voor infrastructuur (Gewesten en gemeenten) om een beslissing in dit verband te nemen.

03.03 Valérie De Bue (MR): Uit andere enquêtes blijkt dat de weggebruikers de verkeersregels niet goed kennen. Die regels werden onlangs afgestemd op de Europese regelgeving, maar de boodschap is niet goed doorgedrongen tot de bevolking. Zou er in de toekomst geen werk kunnen gemaakt worden van een federale reglementering die overal toegepast kan worden, of zelfs van een samenwerkingsakkoord teneinde deze situaties te harmoniseren?

03.04 Minister Renaat Landuyt: Het is vandaag maandag en we zijn optimistisch over de lopende onderhandelingen. Wat de initiatieven die u voorstelt betreft, kan ik niets beslissen. Gelukkig doet het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid aan sensibilisering.

04.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Selon une enquête réalisée par la Commission européenne, la quasi-totalité des sites internet sur lesquels des compagnies aériennes proposent, en Belgique, la vente de billets d'avions comportent des informations trompeuses sur le prix, le nombre de sièges disponibles à des prix promotionnels et les assurances. Dans de nombreux cas, la langue

derde punt. In de meeste gevallen moesten de consumenten immers expliciet aangeven dat ze een bepaalde verzekering – een annulatieverzekering of een andere – niet wensten te onderschrijven. Ten vierde, in vele gevallen werd de taal van de klant niet gerespecteerd.

Het ging over een vrij grootschalig onderzoek: 447 websteaks in 15 lidstaten. 226 ervan bleken misleidende informatie te bevatten, wat ongeveer 50% is. Merkwaardig, of net niet, is dat België de kroon spant. Van de 48 in ons land onderzochte websteaks bleken ongeveer 46 over misleidende informatie te beschikken.

Ik heb dan ook een aantal concrete vragen. Heeft de minister weet van dit onderzoek? Stemmen de onthutsende cijfers van de Europese Commissie overeen met de werkelijkheid? Bent u op de hoogte van de misleidende informatie op de websteaks waarop tickets kunnen worden aangekocht? Is de minister van plan om hierin te reglementeren? Zo ja, op welke manier? Kan u ons informeren over welke maatschappijen het eigenlijk gaat? Vooral dan de maatschappijen die in België op hun websteaks misleidende informatie vermelden. Een aantal maatschappijen wordt genoemd in het artikel van Metro, maar ik had graag bij u geïnformeerd of u weet heeft van de concrete maatschappijen.

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het Europees onderzoek is gebeurd onder de verantwoordelijkheid van de commissaris voor Consumentenzaken. Het is dan ook eerder bij de minister van Consumentenzaken of de minister van Economie dat u meer geluk zou kunnen hebben inzake de kennis van het onderzoek.

Wijzelf, en zeker mijn administratie, hebben geen enkele link met dit deel van de commissie. Wij hebben dus het officieel onderzoek niet. Wij hebben dezelfde gegevens die in de pers zijn verschenen.

Wat uw tweede vraag betreft, de problematiek was bekend omdat ook in België bij momenten al werd geklaagd door consumentenorganisaties. Iedereen die via de websites al tickets heeft besteld, ziet dat de rekening steeds hoger wordt. Pas net voor de boeking weet men hoeveel keer meer men moet betalen dan in de reclame werd aangekondigd. De problematiek is dus gelukkig tamelijk goed gekend. Ik denk dat het daarom is dat men op Europees niveau – dat is daarvoor waarschijnlijk het beste niveau – geneigd zal zijn om maatregelen te nemen.

Wat het Belgische niveau betreft, weet ik dat de huidige minister van Consumentenzaken in het kader van de lopende zaken niet de bevoegdheid heeft om nieuwe initiatieven te nemen. Daarvoor rekenen we op de onderhandelingen. Zoals gezegd, het is vandaag maandag en we zijn optimistisch.

Ten vierde, bestaat de methode die werd gevolgd erin dat men een onderzoek doet, de cijfers geeft en dat men dan de betrokken firma's de kans geeft om zich tegen een vooropgestelde datum in regel te stellen. Anders gebruikt men de techniek van name and blame. Men houdt nu dus per definitie de namen geheim van diegene die men heeft betrapt op fouten. Om de kracht van die techniek te behouden is het goed om deze werkwijze niet te verstoren door vroegtijdige publicatie van namen.

du client et du pays hôte n'est pas respectée. Pas moins de 226 des 447 sites contrôlés comportaient des informations trompeuses. Sur 48 sites consultés dans notre pays, 46 n'étaient pas en règle.

Ces informations sont-elles exactes? Le ministre a-t-il l'intention de prendre des mesures régulatrices? Quelles compagnies sont concernées?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: L'enquête effectuée par la Commission européenne ressortit à la compétence de la commissaire à la Consommation. Il s'indique dès lors, me semble-t-il, que les questions relatives à cette matière soient adressées aux ministres de la Consommation ou des Affaires économiques. Je tiens moi aussi les informations dont je dispose de la presse.

Entre-temps, tout voyageur qui commande des billets en ligne sait que le prix n'acquiert un caractère définitif qu'au moment de la réservation. Les autorités européennes ont sans doute l'intention de prendre des mesures. Notre ministre de la Protection de la consommation ne peut prendre aucune initiative en période d'affaires courantes.

Après une enquête de ce type, le secteur se voit normalement offrir l'occasion de se mettre en règle, le procédé du *name and blame* n'étant, si nécessaire, mis en œuvre qu'ultérieurement. C'est la raison pour laquelle les noms des entreprises concernées ne sont pas rendus publics.

04.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Ik heb nog een afsluitende vraag. In het rapport werd inderdaad een termijn voorzien. Als ik mij niet vergis, ging het om vier maanden. Die termijn van vier maanden zou in de loop van de maand december aflopen. Betekent dit dan dat u na het afsluiten van die termijn eventueel bereid zou zijn om op de vierde vraag nog eens terug te komen, mijnheer de minister?

04.04 Minister Renaat Landuyt: Ik denk dat u niet anders zult kunnen dan het vragen aan de huidige regering omdat we tegen het vervallen van die termijn wellicht nog geen volwaardige regering zullen hebben. Ik zou echter aanraden om hieromtrent de minister van Economie of Consumentenzaken te raadplegen.

prématurément.

04.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Le rapport laisse quatre mois de délai aux sociétés. Ce délai expire en décembre. Le ministre livrera-t-il alors des noms?

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Sans doute faudra-t-il encore adresser cette question à l'actuel gouvernement d'affaires courantes mais je renvoie à ce propos aux ministres qui ont la Consommation et les Affaires économiques dans leurs attributions.

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

05 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van ATC-diensten op regionale luchthavens door Belgocontrol" (nr. 397)

05 Question de M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le financement par Belgocontrol des services de contrôle du trafic aérien dans les aéroports régionaux" (n° 397)

05.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, Belgocontrol is een federaal autonoom overheidsbedrijf, verantwoordelijk voor de luchtvaartnavigatiedienst in het Belgisch luchtruim, op Zaventem en op de regionale luchthavens. Uit het ondernemingsplan 2007-2011 blijkt dat Belgocontrol, niettegenstaande een reeks gerealiseerde en geplande begrotingsmaatregelen, een toenemend structureel bedrijfsverlies kent, hoofdzakelijk te wijten aan de luchtvaartdienst die quasi gratis door het bedrijf op de regionale luchthavens moet worden geleverd. Dit is gebaseerd op het samenwerkingsakkoord tussen de federale regeringen en de Gewesten van 1989. Voor 2005 betrof het een bedrag van 19 miljoen euro, waarvan slechts 3 miljoen euro door de Gewesten aan Belgocontrol wordt gecompenseerd.

05.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Belgocontrol est responsable des services de navigation aérienne dans l'espace aérien belge, à Zaventem et dans les aéroports régionaux. Elle est aux prises avec un déficit structurel croissant généré par toutes sortes de services qui, à la suite d'un accord de coopération de 1989, doivent être fournis quasi gratuitement dans les aéroports régionaux. Un règlement européen établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne entrera en outre en vigueur le 1er janvier 2008. La Belgique a déjà demandé et obtenu le report d'un an de la mesure.

Bijkomend is de EU-verordening 1794/2006 voor een gemeenschappelijk heffingsstelsel voor de berekening en tarifiering van luchtvaartdiensten vanaf 1 januari 2007 van kracht. Hierdoor wordt de kruissubsidiëring van de regionale luchtvaartdiensten door Belgocontrol nog moeilijker. De Belgische regering heeft inderdaad uitstel bekomen tot 31 december 2007.

Volgens het samenwerkingsakkoord van 1989 dient Belgocontrol op Deurne, Oostende, Charleroi en Luik gratis alle luchtvaartdiensten te verzekeren zoals die aanwezig waren in 1988 en bijkomend ook beperkte luchtvaartdiensten op de sportvliegveldjes van Spa en Saint-Hubert. In Oostende en Deurne is de intensiteit van deze diensten vrijwel onveranderd gebleven, zelfs lichtjes afgenomen. In Luik en Charleroi zijn ze echter meer dan vertienvoudigd in dezelfde periode, waardoor de 16 miljoen euro deficit voor Belgocontrol voor 60% door deze laatste worden veroorzaakt en nog jaarlijks zullen toenemen. Bijkomend moet Belgocontrol jaarlijks nog een 700.000 euro betalen voor de diensten op de sportvliegveldjes van Spa en Saint-Hubert.

Aux termes de l'accord de coopération de 1989 conclu avec les Régions, Belgocontrol doit fournir gratuitement à Deurne, Ostende, Charleroi et Liège l'ensemble des services de navigation aérienne tels qu'ils existaient en 1988, de même que des services restreints sur les aérodromes de plaisance de Spa et de Saint-Hubert. Si l'intensité de

Door het vertrek van DHL midden 2008 zal Belgocontrol bijkomend jaarlijks ongeveer 2 miljoen euro ontvangsten minder hebben. Een herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989 is, mijn inziens, dus onvermijdbaar.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen voor u. Op welke wijze zal de toepassing van de EU-verordening 1794/2006 vanaf 1 januari 2008 gebeuren? Hoe zullen de financiële gevolgen hiervan voor Belgocontrol binnen de toepassing van het samenwerkingsakkoord van 1989 worden opgevangen?

ces services est restée inchangée ou a même diminué à Ostende et à Deurne, elle a plus que décuplé à Liège et à Charleroi. Ce surcroît d'activité est responsable de 60 % du déficit de Belgocontrol. Le départ de DHL à la mi-2008 se traduira en outre pour Belgocontrol par une perte de recettes supplémentaires de 2 millions d'euros par an. L'accord de coopération de 1989 doit donc être revu de toute urgence.

Comment le règlement européen sera-t-il mis en œuvre? Comment sera-t-il fait face aux conséquences financières qui en résulteront pour Belgocontrol?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, we stellen het volgende vast. Men kan niet tegelijkertijd de Europese verordening én het samenwerkingsakkoord in het raam van de wet van 1991 over de overheidsbedrijven respecteren.

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous ne pouvons pas tout à la fois respecter le règlement européen et l'accord de coopération.

Er is één probleem. Men zou op basis van het implementatieplan van Belgocontrol dat dateert van februari 2007 een beslissing moeten nemen in overleg met de Gewesten over de tarieven op Brussels Airport, de regionale luchthavens en de overvluchten.

Une décision devrait être prise en concertation avec les Régions à propos des tarifs, sur la base du plan de transposition de Belgocontrol de février 2007 mais le Comité de concertation a estimé qu'il n'appartient plus au gouvernement sortant d'en discuter. Le gouvernement chargé des affaires courantes ne peut pas modifier l'accord de coopération et ce dossier subit donc les effets de la lenteur de la formation d'un gouvernement.

Na kennisname van het implementatieplan in februari 2007 heeft het Overlegcomité in zijn vergaderingen die daarop volgden, beslist dat het niet meer de oude regering toekwam ter zake het debat te voeren. Men ging er toen van uit dat er al lang een nieuwe federale regering zou zijn. De interne Belgische situatie leidt er nu toe dat de Belgische regering in lopende zaken zulk een fundamentele wijziging als raken aan het samenwerkingsakkoord van de wet van 1999 niet kan volbrengen. Dit is dus een van de dossiers die wellicht enig gevolg zullen ondervinden van het ontbreken van een nieuwe federale regering.

05.03 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

05.03 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Il n'est pas possible, en effet, d'encore aboutir à un nouvel accord de coopération par le biais du Comité de concertation. Par ailleurs, le règlement européen ne peut en fait pas être appliqué. Quelles conséquences peuvent découler de cette situation? Faut-il s'attendre à de lourdes amendes?

U antwoordt dat een verlenging er niet is gekomen. Het eindigt op 31 december 2007. Het is vandaag niet mogelijk om nog via het Overlegcomité tot een nieuw samenwerkingsakkoord te komen.

Ten tweede, zegt dat u de Europese verordening eigenlijk niet kunt toepassen. U zit dus een beetje vast. Mijn vraag is dan: wat zijn de mogelijke consequenties van het niet toepassen van de Europese verordening?

05.04 Minister **Renaat Landuyt**: Men riskeert een Europese veroordeling op te lopen.

05.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous nous exposons à une condamnation européenne.

05.05 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Gaat dat gepaard met boetes?

05.06 Minister **Renaat Landuyt**: Normaal geldt de klassieke methode. Punt zal zijn of de constitutionele situatie van ons land een voldoende bewijs van onmogelijkheid tot tijdige naleving van de verordening zal zijn.

05.06 **Renaat Landuyt**, ministre: La situation politique belge sera peut-être considérée comme une justification suffisante pour le non-respect du règlement.

05.07 **Luk Van Biesen** (Open Vld): In welke orde van grootte kan men een dergelijke veroordeling uitspreken?

05.08 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is niet duidelijk. Men riskeert beschuldigd te worden of verdacht van concurrentievervalsing. Dan gaat het erover in welke mate luchthavens die concurreren met de regionale luchthavens daarover zullen klagen. In ieder geval riskeren wij een inbreuk te plegen op het niet mogen subsidiëren van economische spelers. De sanctie is dan normaal gezien minstens de terugbetaling, met iets extra.

05.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Cependant, nous pourrions être accusés de distorsion de concurrence. Beaucoup dépendra des plaintes que formuleront les autres aéroports pour l'octroi illégitime de subventions, une pratique sanctionnée au minimum par le remboursement des montants concernés.

05.09 **Luk Van Biesen** (Open Vld): U zei dat in het Overlegcomité de activiteiten om te komen tot een nieuw samenwerkingsakkoord eigenlijk gestaakt zijn omdat men dacht dat er een nieuwe regering zou komen. Er is dus vandaag nog geen Overlegcomité over geweest?

05.10 Minister **Renaat Landuyt**: In een ander dossier, u wel bekend, hebben wij ook gevraagd dat de Gewesten verder zouden onderhandelen. Maar hier zullen de Gewesten elkaar vinden in hun houding ten opzichte van de federale overheid omdat hier de federale autonome instelling eigenlijk subsidiërend optreedt ten opzichte van regionale luchthavens.

05.11 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Dank u wel.

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

06 **Vraag van mevrouw Carina Van Cauter aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid en dan meer in het bijzonder met betrekking tot de motorfietsen" (nr. 402)**

06 **Question de Mme Carina Van Cauter au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière, plus particulièrement en ce qui concerne les motocyclettes" (n° 402)**

06.01 **Carina Van Cauter** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben allemaal kennis kunnen nemen van het initiatief van de Vlaamse regering om de komende twee jaar een honderdtal nieuwe flitspalen te plaatsen. Men acht dit noodzakelijk teneinde het aantal verkeersdoden te doen dalen.

06.01 **Carina Van Cauter** (Open Vld): En déployant une centaine de nouveaux radars fixes, le gouvernement flamand veut à réduire le nombre de tués sur la route. Le nombre de motards est en augmentation. Le ministre est-il en possession de chiffres concernant le nombre de victimes dans cette catégorie d'usagers de la route? Combien d'accidents sont dus à l'état technique de la moto? Cet état fait-il actuellement l'objet d'un contrôle?

We stellen ook vast dat het aantal motorrijders op de wegen toeneemt. De redenen daarvoor zijn de uitoefening van een hobby en een manier om fileleed bij woon-werkverkeer te vermijden. Dit zorgt mijns inziens voor meer zwaargewonde slachtoffers en een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers bij deze categorie van weggebruikers.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Beschikt u over

cijfergegevens? Hoeveel ongevallen zijn te wijten aan de technische staat van de motor? Gebeuren er thans gerichte controles van de technische staat van motorvoertuigen, en meer bepaald van de banden?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega, wat het aandeel betreft van het motorverkeer in het aantal ongevallen beschik ik over cijfers voor 2005 en 2006. In 2005 bedroeg het aantal doden 123, in 2006 130. Dit is 11,5% van het totale aantal verkeersdoden.

Als men dat bijvoorbeeld vergelijkt met 1990 toen er veel meer verkeersdoden waren, was het percentage van de motorgebruikers 5,4%. Er is een relatieve stijging die alles te maken heeft met de toename van het aantal motorrijders. Het is wel een reden tot bezorgdheid dat het aantal doden op dat vlak stijgt, terwijl het op alle andere vlakken daalt.

In 2006 maakten motorrijders 1,2% uit van het totale verkeersvolume en 11,5% van het totale aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Dat is de reden waarom wij er sinds jaren vanuit gaan dat motorrijders kwetsbare weggebruikers zijn. Een ongeval is niet, en zelfs meestal niet, hun schuld.

Het grootste probleem is immers de inschatting door de andere weggebruikers van het gedrag van de motorrijders op zich. Het gaat immers op korte termijn sneller vooruit en daarna traag. Op dat vlak was de voorbije jaren de sensibilisering door het BIVV inzake vermenging van het autoverkeer en het motorverkeer een permanente zorg. Daarop heeft de overheid voortdurend willen inspelen.

Over de vraag of er veel problemen zijn inzake techniciteit en veel redenen om te denken aan het technische probleem, zijn geen precieze cijfers bekend. Voornoemde vraag is ook niet direct het probleem. Het probleem dat de overheid wil aanpakken, is vooral het verschil tussen een moto en een auto. Op dat vlak is het probleem hetzelfde als het verschil tussen een auto en een vrachtwagen. Het gemengde vervoer is de grootste zorg op het vlak van de veiligheid.

06.03 **Carina Van Cauter** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, als ik de minister goed heb begrepen, dan stelt hij samen met ons vast dat er inderdaad een relatieve stijging is van het aantal doden in het motorverkeer.

Anderzijds zijn ook geen precieze cijfers of gegevens over de oorzaken van dergelijke ongevallen bekend, behalve het feit dat een motorrijder uiteraard een zwakkere weggebruiker is.

Is het dus niet aanbevelenswaardig om na te gaan in welke mate, bijvoorbeeld wanneer een voertuig niet werd gekeurd, bij een ongeval de staat van de banden er niet de oorzaak van is dat de moto niet tijdig kon afremmen en daardoor het ongeval veroorzaakte? Heeft de minister er nooit aan gedacht om via specifieke controles te onderzoeken of aan de technische staat van de motorvoertuigen op zich niet een belangrijk deel van de ongevallen met moto's te wijten zijn?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: On a dénombré 123 motards tués en 2005 et 130 en 2006, ce qui représente 11,5 % du nombre total de tués sur la route. La hausse, qui est importante par comparaison avec 1990, s'explique en partie par l'augmentation du nombre de motards. Les chiffres indiquent très clairement que le motard est un usager de la route vulnérable qui, lorsqu'il est impliqué dans un accident de circulation, l'est généralement à la suite d'une mauvaise évaluation de la situation par un ou des autres usagers.

Je ne dispose pas de chiffres précis sur les accidents dus à une défectuosité technique de la moto mais le problème de la circulation mixte motos/autos est actuellement considéré comme un facteur beaucoup plus important.

06.03 **Carina Van Cauter** (Open Vld): On observe donc une augmentation relative du nombre de tués parmi les motards, sans qu'on dispose de chiffres précis sur les causes des accidents. Ne serait-il dès lors pas opportun, lorsque se produisent de tels accidents, de vérifier systématiquement l'état technique des motos et notamment celui des pneus? Ne faut-il pas craindre que des jeunes bricolent littéralement des véhicules dangereux?

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Bij een ongeval worden in ieder geval de banden van gelijk welk voertuig altijd gecontroleerd. Alleen ontstond daardoor uit de praktijk niet de prioritaire nood om de kwestie in kaart te brengen. Meestal wordt dat gedaan, wanneer in verschillende posten hetzelfde fenomeen wordt waargenomen. Er kan dus niet worden gesteld dat de slechte kwaliteit van de moto's een aanwijsbaar fenomeen zou zijn.

Waarschijnlijk is het tegendeel waar, wanneer wij merken wat op de markt gebeurt. Er komen steeds betere moto's, die door 50-plussers worden gekocht en in het verkeer worden gebracht.

Eigenlijk is de kwaliteit van de moto's waarschijnlijk nog meer gestegen dan het aantal ongevallen met moto's.

06.05 **Carina Van Cauter** (Open Vld): Mijnheer de minister, dat laatste is een veronderstelling.

06.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, maar nogmaals, als er geen cijfers bijeengebracht worden, is het omdat men geen fenomenen heeft gezien die men noodzakelijk acht om bijeen te brengen. Als aan de politie gevraagd wordt wat de inschatting is inzake technische kwaliteit van de moto's, dan zal het antwoord luiden dat hoogstens 5% van de ongevallen iets te maken zou kunnen hebben met een technisch mankement van de moto, zonder dat dat de oorzaak zelf zou zijn. Er wordt dus vanuit gegaan dat er een hoge kwaliteit van moto's – en dat zie je – op de weg aanwezig is. U moet er maar eens op letten op de autoweg, wat er u allemaal aan duur materiaal voorbijsteekt in de file.

06.07 **Carina Van Cauter** (Open Vld): Als we de jeugd buiten beschouwing laten...

06.08 Minister **Renaat Landuyt**: Maar dat is tegen hetgeen u zelf zegt. In het woon-werkverkeer wordt uit noodzaak veel meer van een moto gebruikgemaakt. Als we nagaan wie er een moto koopt – daarover bestaan er wel gegevens –, dan komen we uit bij de betere vijftiger die zich dat permitteert, al dan niet in een of andere levenscrisis. In ieder geval is het die categorie die gestegen is. Maar zij zijn kwetsbaar.

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Lors d'accidents, on examine toujours l'état des pneus du véhicule concerné. Mais les renseignements de ce type ne sont mis en perspective que s'ils sont jugés suffisamment pertinents. La qualité des motos s'étant largement améliorée, l'état technique n'est généralement pas considéré comme une cause pertinente d'accident.

06.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Des jeunes peuvent certes être amenés à bricoler un vélomoteur mais les motos de prix sont généralement utilisées par des personnes de plus de 50 ans qui font l'acquisition de ce type d'engin pour effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail ou comme véhicule de loisir.

06.09 **Carina Van Cauter** (Open Vld): De samengestelde voertuigen van vooral de jongeren zijn toch ook een gekend fenomeen. In welke mate zijn zij dan slachtoffer?

06.10 Minister **Renaat Landuyt**: Zij rijden niet met moto's. We hebben het dan eerder over brommertjes, wat een ander fenomeen is. Dat is iets dat we misschien wel nog wat beter moeten controleren, maar dat is zeer regiogebonden. Maar aangaande moto's – u moet daar echt eens een keer op letten – rijdt er kwaliteit op de baan.

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

07 **Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la fin de la collaboration de l'ASBL**

'Empreintes' au plan Octopus" (n° 412)

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de beslissing van de vzw 'Empreintes' om niet langer mee te werken aan het Octopusplan" (nr. 412)

07.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, vous avez été à l'initiative du plan Octopus qui est un plan de sécurisation des abords des écoles. En tant qu'échevine de la Mobilité à Nivelles, je travaille avec une école qui a souscrit à ce plan Octopus et qui est donc entrée dans le processus en huit points défini par ce plan. Elle travaillait avec l'ASBL Empreintes qui a été chargée du suivi du plan fédéral Octopus en Communauté française et qui a accompagné toutes les écoles adhérant au plan dans les premières étapes de sa réalisation.

Cette école a reçu récemment un e-mail de cette ASBL qui ne souhaite plus suivre ce plan en raison de divergences fondamentales qui sont apparues entre elle et l'ASBL Voetgangers Beweging qui est l'initiatrice et la coordinatrice du plan Octopus tant sur le plan de la pédagogie du projet que sur celui de la philosophie des partenariats. Un exemple concret de la divergence apparue entre les deux ASBL est le choix d'une compagnie pétrolière comme sponsor d'un projet sur la mobilité. En conclusion, Empreintes ne souhaite plus poursuivre cette collaboration et a annoncé sa décision de se retirer du plan.

L'école concernée est embarrassée et voudrait connaître le sort qui sera réservé au plan dans l'avenir. Monsieur le ministre, confirmez-vous ces problèmes? Quelle est votre interprétation de la situation? J'imagine que cette ASBL a reçu des subsides pour remplir sa mission. Quel est le suivi de cette décision? Quel sera son impact sur les dossiers et les projets en cours?

07.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, j'hésite à confirmer ce problème car je ne le connais pas. Je constate seulement que l'action Octopus suit son cours. Un arrêté royal prévoit des subsides pour l'association Voetgangers Beweging. C'est cette association qui a fait en sorte que l'action Octopus n'existe pas seulement du côté néerlandophone mais aussi du côté francophone. C'est Voetgangers Beweging qui était demandeuse pour trouver une association côté wallon pour collaborer: selon elle, il était préférable qu'il s'agisse d'une association bien implantée en Wallonie.

Quant à l'existence de problèmes entre les deux parties, j'ignore ce qu'il en est. La seule chose que je suis en mesure de contrôler, c'est la relation institutionnelle juridique que j'ai avec l'association Voetgangers Beweging. Je constate qu'elle mérite les subsides

07.01 Valérie De Bue (MR): U was de grondlegger van het Octopusplan, dat de schoolomgevingen veiliger moest maken.

Als schepen van Mobiliteit in Nijvel werk ik samen met een school die dat plan heeft onderschreven en die in dat verband samenwerkte met de vzw *Empreintes*, die in de Franse Gemeenschap met de follow-up van dat plan werd belast. Dat plan werd overigens door een andere vzw, de vzw Voetgangersbeweging, op de rails gezet en gecoördineerd.

Er zijn echter fundamentele verschillen opgedoken tussen *Empreintes* en de Voetgangersbeweging wat de pedagogische aanpak én wat de filosofische benadering van het partnerschap betreft. Ik geef een concreet voorbeeld: *Empreintes* kan de keuze voor een sponsor uit de oliesector niet goedkeuren en heeft daarom beslist zich uit het plan terug te trekken. Dat vormt natuurlijk een probleem voor de school, die op de medewerking van die vzw had gerekend.

Kan u die problemen bevestigen? Hoe ziet u de toestand? Wat zijn de gevolgen voor de hangende dossiers?

07.02 Minister Renaat Landuyt: Ik kan die problemen niet bevestigen, omdat ik niet op de hoogte ben.

Bij koninklijk besluit worden subsidies toegekend aan de vereniging Voetgangersbeweging, die belast werd met de uitvoering van het plan aan Nederlandstalige én aan Franstalige kant. De Voetgangersbeweging ging op zoek naar een aan Waalse kant stevig verankerde vereniging om er een samenwerkingsverband

demandés, ce pour autant que les actions prévues soient exécutées.

mee op te zetten.

À mes yeux, il n'y a qu'un seul problème: l'absence d'un ministre de la Mobilité ayant des compétences pour suivre ces actions. Force est de constater l'absence de gouvernement à même d'octroyer des subsides pour les années à venir.

Ik beperk mij tot de vaststelling dat ik een institutionele en juridische relatie heb met de Voetgangersbeweging en dat ze recht heeft op subsidies voor zover de acties worden uitgewerkt zoals gepland.

Het enige probleem is dat er geen bevoegde minister van Mobiliteit is om vandaag de opvolging van de subsidies te verzekeren.

07.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, si j'ai bien compris, c'est l'association qui a effectué ses choix. Il s'agit d'une sorte de sous-traitance. Par conséquent, vous n'êtes pas directement lié à l'ASBL Empreintes, mais en cas de désaccord, une autre ASBL poursuivrait probablement le travail.

07.03 Valérie De Bue (MR): Het gaat dus om een onderaanneming. Het is toch jammer dat er geen opvolging van de plannen is.

Voilà déjà plusieurs mois que l'école en question – je collabore en ma qualité d'échevine à ce projet – n'a plus de nouvelles du tout. C'est dommage, car les enfants grandissent et si nous ne les sensibilisons pas, nous risquons de perdre un groupe cible. Une série d'initiatives sont actuellement en cours. Un kit didactique était également mis à disposition. Une rupture dans la poursuite du plan serait dommageable.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: À cet égard, je propose de signaler le problème rencontré par l'école à l'association avec laquelle j'ai la relation juridique, c'est-à-dire Voetgangers Beweging. En cas de discussion avec l'autre organisation, il leur appartiendra d'aplanir le problème pour l'école dont vous parlez.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Ik stel voor de Voetgangersbeweging erop te wijzen dat er zich een probleem voordoet in die school. De Voetgangersbeweging zal er dan een oplossing voor moeten vinden.

07.05 Valérie De Bue (MR): J'imagine que ce n'est pas la seule école concernée; toutes les écoles de la Communauté française le sont.

07.05 Valérie De Bue (MR): Die school is zeker niet de enige die met zo'n probleem geconfronteerd wordt.

07.06 Renaat Landuyt, ministre: J'ai essayé de savoir si des problèmes avaient été rencontrés sur le terrain. Seuls les problèmes de discussion lors des réunions m'ont été rapportés, mais sur le terrain, tout est élaboré. Voilà ce qui m'a été dit. J'espère qu'il en est ainsi, sinon nous ne verserons pas les subsides.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Ik heb getracht inlichtingen in te winnen om na te gaan of het plan correct werd opgestart. Er werd mij verzekerd dat alles op de rails werd gezet. Indien dat niet het geval is, zijn de subsidies niet gerechtvaardigd.

07.07 Valérie De Bue (MR): Ils ont initié le plan. C'est certain. Les deux ou trois premières étapes sont réalisées. Le problème se pose au niveau du suivi du plan.

07.08 Renaat Landuyt, ministre: Selon moi, il s'agit d'un problème de compétences; cette association de piétons est présente dans le nord du pays mais il n'existe pas d'association équivalente dans le

07.08 Minister Renaat Landuyt, ministre: Het probleem is dat er geen Waalse tegenhanger is van

sud du pays.

de Voetgangersbeweging.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le diagnostic mobilité des entreprises de plus de 100 travailleurs" (n° 413)

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de mobiliteitsdiagnose voor bedrijven met meer dan 100 werknemers" (nr. 413)

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, en 2003, nous avons voté une loi instaurant l'obligation pour les entreprises de plus de 100 travailleurs d'établir un diagnostic de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Tous les employeurs de plus de 100 travailleurs et, dans cette catégorie, les unités d'établissements de 30 personnes ont l'obligation d'établir tous les trois ans un diagnostic.

J'ai eu l'occasion de vous interroger en février 2007 sur le suivi de cette loi car le délai avait été reporté. En fait, je reviens vers vous pour voir où nous en sommes au niveau de l'évaluation. En effet, la loi prévoit une évaluation du processus de diagnostic.

Cette évaluation a-t-elle eu lieu?

Ce diagnostic est-il pertinent au regard des objectifs poursuivis?

Quelles sont les retombées concrètes à ce jour?

Ces retombées sont-elles à la mesure de l'investissement humain des entreprises pour faire face à leurs obligations?

Que fait-on vraiment des chiffres récoltés pour l'amélioration des conditions de déplacement?

Je vous remercie.

08.01 Valérie De Bue (MR): In 2003 heeft de wetgever alle ondernemingen met meer dan honderd werknemers ertoe verplicht om de drie jaar een diagnostiek omtrent het woon-werkverkeer van hun werknemers op te stellen.

Hoever staat het met de wettelijk opgelegde evaluatie van die gegevensinzameling?

Beantwoordt de diagnostiek aan de nagestreefde doelstellingen en staat ze in verhouding tot de inspanningen die het personeel van die bedrijven moet leveren om de wettelijke verplichtingen na te komen?

Hoe worden de aldus ingezamelde gegevens verwerkt?

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, l'évaluation a effectivement eu lieu, telle que prévue à l'article 168 de la loi-programme du 8 avril 2003. Elle a été envoyée au Conseil national du Travail, au Conseil central de l'Économie et au Comité A de l'ensemble des services publics. Ces instances négocient actuellement au rythme d'une concertation gouvernementale.

Le Conseil national du Travail et le Conseil central de l'Économie en ont discuté lors de deux séances. Une troisième séance est prévue le 27 novembre 2007, donc demain. Nous attendons leur avis dans le courant du mois de décembre.

En ce qui concerne la pertinence du diagnostic au regard des objectifs poursuivis, je pense qu'il s'agit d'une source d'information très riche. Si vous ne possédez pas le rapport, je peux vous l'envoyer ou vous pouvez le consulter sur le site web de l'administration. Ce rapport est très intéressant, surtout au niveau régional; on peut en retirer beaucoup d'informations.

Je constate que, dans certaines communes, les syndicats de certaines entreprises se concertent et utilisent ces chiffres et constatations comme base à de nouvelles initiatives. Il s'agit vraiment d'une source d'information très riche.

08.02 Minister Renaat Landuyt: De procedure werd geëvalueerd en de resultaten ervan werden verzonden naar de Nationale Arbeidsraad, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en het Comité A van de koepel van de overheidsdiensten. De onderhandelingen van die organismen verlopen momenteel in hetzelfde tempo als het regeringsoverleg.

De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben die kwestie op twee vergaderingen besproken. Morgen, 27 november 2007, vindt er een derde vergadering plaats. We verwachten de adviezen in de loop van de maand december.

De diagnostiek bevat een schat aan informatie. U kan het verslag

Quant à votre troisième question, il faut souligner le travail fourni par les compagnies pour établir ce rapport. Le coût administratif est réel mais le résultat en vaut la peine. Selon le mécanisme prévu, les informations fournies doivent être utilisées dans les discussions lors des conseils d'entreprise.

op de website van de administratie raadplegen.

Dès la lecture du rapport, on comprend son intérêt. Par exemple, pour des problèmes liés aux cyclistes, on peut établir le lien entre l'infrastructure et l'utilisation de la bicyclette. On constate également le lien entre l'utilisation des transports en commun et l'organisation du transport dans telle ou telle région. Nous disposons d'éléments objectifs.

08.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, j'imagine que le site web dont vous parlez est celui du SPF Mobilité. Vous dites également que, dans le courant du mois de décembre, vous obtiendrez les rapports qui se discutent en concertation sociale. Il serait intéressant de voir ce qui s'est fait.

08.03 Valérie De Bue (MR): Men kan het verslag dus op de website van de FOD Mobiliteit raadplegen.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Tout comme vous, je constate qu'ils ont vraiment pris leur temps.

08.05 Valérie De Bue (MR): Bien que je ne vous l'aie pas demandé, pourriez-vous m'indiquer s'il y a eu des initiatives au niveau provincial?

08.06 Renaat Landuyt, ministre: Le rapport renseigne la situation région par région. Par exemple, pour la région de Bruges, que j'ai moi-même analysée, on a appris des choses. On dispose entre autres d'arguments pour discuter des transports en commun avec la STIB ou De Lijn. Cela vaut donc la peine d'utiliser ce rapport, pourvu qu'un grand nombre de travailleurs soient impliqués.

08.06 Minister Renaat Landuyt: Er bestaan kaarten per regio. Zo beschikt men over objectieve argumenten om, bijvoorbeeld, met de MIVB of De Lijn te praten. Het werk dat door de bedrijven verricht werd om de diagnostiek op te stellen loonde zeker de moeite. Die informatie is immers interessant voor het bedrijf zelf, dat de gegevens moet gebruiken in de ondernemingsraad. Het verband tussen de infrastructuur en het gebruik van de fiets, bijvoorbeeld, wordt duidelijk aangetoond.

08.07 Valérie De Bue (MR) : En décembre, le rapport sera donc discuté en concertation sociale dans les différents conseils. Il serait intéressant de savoir ce qui y est dit.

08.07 Valérie De Bue (MR): In december zal het verslag dus in het kader van het sociale overleg in de verschillende raden besproken worden. Het zou interessant zijn om de inhoud van die discussies te kennen.

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

09 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les éthylomètres" (n° 457)

09 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "ademanalysatoren" (nr. 457)

09.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai lu un article dans "Le Soir" du week-end où l'on faisait état de l'augmentation du nombre de victimes de la route.

Les fêtes de fin d'année approchent et j'imagine qu'il y aura à nouveau une campagne de sensibilisation et des contrôles ciblés pour prévenir la conduite sous influence d'alcool.

L'année dernière, on avait connu quelques petits soucis et inquiétudes quant au nombre d'éthylomètres et à la validité juridique de certains d'entre eux.

J'aimerais connaître les mesures que vous allez mettre en place cette année pour prévenir les accidents. Seront-elles renforcées? Toutes les conditions sont-elles bien réunies pour permettre à la police de faire son travail? Dispose-t-elle de tous les éthylomètres correctement étalonnés pour effectuer sa mission?

Je suppose qu'une nouvelle campagne sera prochainement mise en place. Quelles informations pouvez-vous me communiquer à ce sujet?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, votre question me gêne quelque peu car on prépare en ce moment les actions qui pourront démarrer la semaine prochaine. Tout n'est donc pas encore prêt. Néanmoins, je peux être très bref et répondre par l'affirmative à chaque question que vous posez.

Tout est en ordre. Aucun problème ne se pose. Les effectifs sont là, les éthylomètres aussi.

Les seuls problèmes et les seules inquiétudes sont de savoir ce que les gens vont faire.

09.03 Valérie De Bue (MR): Quand la campagne va-t-elle démarrer?

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Lundi prochain.

09.05 Valérie De Bue (MR): J'espère qu'elle sera efficace et qu'elle viendra contredire les statistiques alarmistes.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: Pour la première fois, la campagne sera réalisée dans le cadre d'une plus grande collaboration entre la ministre de la Justice et le ministre de la Mobilité, si nous sommes bien entendu toujours responsables de cette matière.

Nous avons pris notre temps pour mieux collaborer et pour faire en sorte que tout le monde se préoccupe de savoir qui seront les prochains ministres de la Justice et de la Mobilité!

L'incident est clos.

09.01 Valérie De Bue (MR): Welke maatregelen plant u dit jaar om de bevolking te sensibiliseren, ongevallen te voorkomen en de politie in staat te stellen haar opdracht te vervullen in de best mogelijke omstandigheden, gezien het feit dat men vorig jaar met een paar probleempjes te kampen heeft gehad inzake het aantal ademanalysetoestellen en de rechtsgeldigheid van sommige toestellen? Wat kunt u ons vertellen over de nieuwe sensibiliseringscampagne?

09.02 Minister Renaat Landuyt: Wij bereiden thans de acties voor die volgende week van start kunnen gaan. Alles is dus nog niet klaar. Toch kan ik ja antwoorden op elke vraag die u stelt: wij beschikken wel degelijk over het vereiste personeel en over de nodige ademanalysetoestellen. Alleen valt wel nog af te wachten wat de mensen zullen doen.

09.03 Valérie De Bue (MR): Wanneer gaat die campagne van start?

09.04 Minister Renaat Landuyt: Volgende maandag.

09.06 Minister Renaat Landuyt: Voor het eerst kadert de campagne in een ruimere samenwerking tussen de minister van Justitie en de minister van Mobiliteit, althans voor zover wij nog altijd de verantwoordelijkheid hiervoor dragen. We weten immers nog niet wie de volgende ministers van Justitie en van Mobiliteit zullen zijn...

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.55 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.55 uur.