

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 NOVEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 26 NOVEMBRE 2007

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.

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.

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 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.

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.

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 Donnea, 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 Donnea, 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 Donnea (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.

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

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

*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 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 zitjes een bepaalde stuntaanbieding voorziet. De verzekering vormt een 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 betrappt op fouten. Om de kracht van die techniek te behouden is het goed om deze werkwijze niet te verstoren door vroegtijdige publicatie van namen.

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.

*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 luchtvaarnavigatiedienst 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.

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. 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?

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.

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.

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.

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.

05.05 **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.

05.07 **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.

05.09 **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.

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?

06.04 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.

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

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.

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.

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.

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

07.06 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.

07.07 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 sud du pays.

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.

08.02 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.

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.

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.

08.04 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.

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.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.55 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.55 uur.