

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

du

MARDI 25 JANVIER 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 25 JANUARI 2011

Namiddag

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

Le développement des questions et interpellations commence à 15.38 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor dat wij beginnen aan de vragen. Spijtig genoeg hebben enkele mensen hun vragen moeten uitstellen.

Om te beginnen wordt vraag nr. 953 van de heer Geerts uitgesteld. Ik heb begrepen dat dit te maken heeft met het opstellen van het verslag van de bijzondere commissie voor Spoorwegveiligheid.

Vraag nr. 1033 van mevrouw De Bue is uitgesteld. Vraag nr. 1248 van de heer Van den Bergh wordt ook uitgesteld. Van de heer Clarinval heb ik geen bericht. Hij is er niet. Mevrouw Temmerman heeft zich verontschuldigd. Haar vraag nr. 1296 wordt uitgesteld.

Zo kom ik aan agendapunt 7, een samengevoegde vraag van de heer Wollants en de heer Van den Bergh, maar ook hij heeft zijn vragen uitgesteld.

01 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aardgasvoertuigen" (nr. 1406)

01 Questions jointes de

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

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules roulant au gaz naturel" (n° 1406)

01.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, in onze buurlanden zien wij al langere tijd wagens op aardgas rondrijden. Het gebruik ervan is er bijna ingeburgerd. In ons land zijn zij nog een marginaal fenomeen. Voor de burger en voor het bedrijfsleven is rijden op aardgas vrijwel onbekend terrein. Wie ermee wil rijden vindt immers geen infrastructuur waar zij kunnen tanken. Dat is vreemd, in die zin dat aardgas wordt beschouwd als een vrij ecologische brandstof, waarbij veel minder schadelijke stoffen worden uitgestoten.

Wanneer wij de ecoscore bekijken, scoren die wagens 92, wat relatief hoog is binnen het totale pakket wagens.

Mijn vragen aan u zijn de volgende. Hoe evolueert het aantal wagens? Hebt u daar zicht op? Welke maatregelen vallen op dit moment onder de bevoegdheden van de federale overheid om aardgasgebruik voor vervoertoepassingen te bevorderen? Zullen wij op dat vlak meer maatregelen zien om dat te stimuleren? Zo ja, welke? Het aantal tankstations voor aardgas is beperkt. Zal de uitbouw van dat soort

tankstations worden gestimuleerd? Zo ja, op welke manier? Ik dank u alvast voor uw antwoord.

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, de evolutie van het aantal voertuigen op aardgas, ingeschreven in de DIV-databank, is de volgende: in 2005 64 voertuigen, in 2006 86, in 2007 88, in 2008 125, in 2009 167 en in 2010 171 tot 30 november. Daar zal nog een beperkt aantal bijkomen. Binnen de bevoegdheden van de federale overheid zijn geen specifieke maatregelen van kracht voor wagens die op aardgas bollen. Wel is het zo dat er momenteel geen accijnzen geheven worden op aardgas, gebruikt voor vervoersdoeleinden. Dat is wel het geval, zoals u weet, voor benzine en diesel. Ook kunnen de nieuw aangekochte personenwagens op aardgas met een maximale CO₂-uitstoot van 115 gram per kilometer, genieten van de federale korting van 3 % op de aankoop prijs, wanneer de koper een natuurlijke persoon is die in België woont. Voor een personenwagen met minder dan 105 gram per kilometer CO₂-uitstoot bedraagt de korting 15 %.

Bijkomende maatregelen om het rijden op aardgas te stimuleren zijn ongetwijfeld wenselijk, maar het behoort aan een regering met volheid van bevoegdheid om hierin passende initiatieven te nemen. De uitbreiding van de infrastructuur van aardgastankstations kan best door de privé-sector worden uitgevoerd, al dan niet ondersteund door de overheid. Dergelijke mogelijke steunmaatregelen behoren ook tot de bevoegdheid van de volgende regering.

01.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord.

Het is belangrijk dat we ook op aardgaswagens durven inzetten met de volgende regering, al was het maar omdat we nog wel een tijd zullen verder moeten met fossiele brandstoffen. Als we dan een fossiele brandstof kunnen kiezen die vrij zuiver is en die algemeen toegankelijk is omdat het netwerk voor aardgas er eigenlijk al ligt zodat het makkelijker is om dat effectief te realiseren, is dat zeker een goede piste. We volgen dat verder op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

02.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zoals u weet ligt de taalwetgeving ons na aan het hart. Alleen door een goede en consequente toepassing ervan genieten we de bescherming van onze taal zoals het hoort.

Daarbij moeten in de eerste plaats onze overheidsdiensten het goede voorbeeld geven. Toch moeten we vaststellen dat dit niet altijd het geval is en dat sommige overheidsdiensten in bepaalde gevallen bijzonder onzorgvuldig met de taalwetgeving omspringen.

Ik heb een brief van iemand ontvangen, die afkomstig is van de FOD Mobiliteit en Vervoer Dienst Inschrijving Voertuigen, die aan een bezorgde burger uit Blankenberge in eentalig Frans werd bezorgd.

Ik denk dat er niet veel twijfel is over het taalgebied waarin de gemeente Blankenberge gelegen is.

Bovendien komt de brief van een DIV-kantoor in Oostende, waardoor ik al helemaal niet weet aan wie de mensen in Oostende eentalig Franse brieven moeten schrijven.

Mijnheer de staatssecretaris, op welke manier wordt de taalwetgeving bij de FOD Mobiliteit en Vervoer toegepast? Zijn er controles op deze werkwijze? Hoeveel anderstalige brieven worden er door het DIV-kantoor in Oostende opgesteld en misschien ook aan wie? Wie is daarvoor verantwoordelijk?

Hoeveel gevallen zijn u bekend waarbij er overtredingen tegen de taalwetgeving worden gemaakt? Zijn daarover klachten en zo ja, hoeveel?

Worden er stappen ondernomen wanneer een inbreuk op de taalwetgeving wordt vastgesteld? Zo ja, welke? Welke stappen zult u ondernemen om dit soort overtredingen binnen deze dienst te vermijden?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, het naleven van de bepalingen van de gecoördineerde wetten op het gebruik van talen in bestuurszaken maakt voor mijn administratie een permanent aandachtspunt uit.

Op basis van wat u mij meedeelt, is het moeilijk na te gaan wat hier concreet het probleem was of de reden waarom een Franstalig document werd afgeleverd. De DIV-antennes maken deel uit van de centrale diensten. Normaliter gaan mijn diensten ervan uit dat de taal van een particulier in het Vlaams Gewest het Nederlands is. Alleen wanneer die particulier zich uitdrukkelijk van het Frans of het Duits bedient, zal hij naar best vermogen in die taal verder worden geholpen.

Navraag leert mij dat, hoewel hierover geen statistieken worden bijgehouden, het aantal dergelijke gevallen uitermate beperkt is. Tot nu toe heeft de directie Inschrijvingen en homologaties van voertuigen geen klachten over inbreuken op de taalwetgeving ontvangen. Op basis van de nu beschikbare informatie zie ik dan ook niet in welke verdere stappen er in deze zaak ondernomen moeten worden. Ik denk, mijnheer Wollants, dat het hier een zuivere vergissing vanuit de centrale dienst betreft. In al die tijd is het trouwens de eerste keer dat ik over een dergelijk specifieke zaak van niet-naleving van de taalwetgeving word ondervraagd. Ik zal het niet contesteren. Het zal waarschijnlijk wel correct zijn.

02.03 **Bert Wollants** (N-VA): Als ik het goed begrijp, antwoordt DIV-Oostende dus in het Frans of Duits als er iemand uit de regio waar men gevestigd is daarom vraagt. Is dat conform de taalwetgeving? Ik dacht dat dit enkel het geval is voor een aantal gemeenten in dit land waarvoor speciale faciliteiten zijn vastgelegd.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Als er specifieke problemen en geschillen zijn, niet de gewone aflevering van de DIV-documenten, dan kan dat gebeuren, om toelichting te geven, maar dat is niet de regel. Dat is wel degelijk een specifieke kleine uitzondering om iemand wegwijs te maken. Dat geldt trouwens ook voor de Duitstaligen en ipso facto ook voor de Nederlandstaligen in het Franse taalgebied.

02.05 **Bert Wollants** (N-VA): Mijn vraag is of dat conform de taalwetgeving is, want daarbij heb ik mijn twijfels.

02.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik ben geen specialist in de taalwetgeving. Ik weet dat het gebeurt, uit hoffelijkheid. Ik herhaal dat het niet de normale aflevering van documenten door de DIV betreft. Het gebeurt in geval van betwistingen en geschillen van een individu met de dienst over een of ander probleem.

02.07 **Bert Wollants** (N-VA): Ik wil er toch op wijzen dat de taalwetgeving uiteindelijk vastgelegd is als een wankel evenwicht. Op het ogenblik dat diensten daarvan beginnen af te wijken, al is het maar om hoffelijk te zijn, denk ik dat wij eigenlijk op een fout spoor zitten, maar ik zal het verder uitzoeken.

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

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

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

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

03.01 **David Clarinval** (MR): Madame la présidente, je vous remercie d'avoir bien voulu attendre que je revienne de la commission des Affaires sociales pour poser ma question.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous ai interpellé récemment quant aux difficultés d'application, pour le monde agricole, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels. Aujourd'hui, je me permets de vous interroger quant à la nouvelle procédure et aux conditions pour l'accompagnement des transports exceptionnels, entrées en vigueur avec cet arrêté.

Cette nouvelle procédure donne plus de compétences aux accompagnateurs de transports exceptionnels. L'objectif de votre législation est de décharger la police de ces accompagnements. Les accompagnateurs privés ont donc, à présent, plus de compétences et reçoivent une formation adéquate d'accompagnateur de transports exceptionnels, ce qui en soi est une bonne chose.

Toutefois, votre nouvelle réglementation, qui place l'accompagnement de transports exceptionnels sous la législation "gardiennage", impose une série de conditions, qui sont peut-être nécessaires pour les sociétés de gardiennage, mais qui sont fortement exagérées pour l'accompagnement de transports exceptionnels. Ces conditions auraient, elles aussi été imposées sans concertation préalable avec le secteur.

Ainsi, la condition spécifique par laquelle la société candidate doit disposer d'au minimum trois véhicules d'accompagnement et trois accompagnateurs en service a été imposée sans aucune concertation. Ces nouvelles conditions, conçues pour les grandes sociétés, ont pour conséquence la fermeture de plusieurs petites sociétés de transport qui exécutaient jusqu'à présent leurs accompagnements. Elles ont été contraintes d'arrêter cette activité du fait de cette condition extrême.

Monsieur le ministre, comptez-vous modifier cet arrêté royal afin de ne plus exiger trois véhicules d'accompagnement et de remédier aux problèmes engendrés pour les petites sociétés d'accompagnement? Pensez-vous organiser prochainement une concertation avec le secteur?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Clarinval, je puis vous dire que l'arrêté royal du 2 juin 2010 détermine le nombre de véhicules accompagnateurs nécessaires pour accompagner un transport exceptionnel, en fonction de la catégorie du transport exceptionnel et en tenant compte de l'impact sur la sécurité routière.

Ainsi, le nombre de véhicules dépend des dimensions et masse du véhicule exceptionnel et des manœuvres dangereuses à effectuer. Il n'y a donc pas de raison d'adapter cette réglementation.

En ce qui concerne l'agrément des sociétés d'accompagnement, celle-ci est réglée par la loi de 1990, relative au gardiennage et qui réglera, par arrêté d'exécution, les conditions pour obtenir la compétence professionnelle d'accompagnateurs; l'obligation pour une société d'accompagnement de disposer de trois véhicules et trois accompagnateurs sera donc une prescription propre à cette loi de 1990.

Lors d'une première réunion de la commission d'accompagnement de transports exceptionnels, organisée le 30 septembre 2010 par le SPF Intérieur, cette problématique a été abordée par des représentants d'organisations professionnelles. Il a ainsi été demandé de limiter les obligations pour les services internes de gardiennage, qui sont des services propres à l'entreprise de transport, contrairement aux sociétés d'accompagnement, qui fournissent des services à des tiers. Pour les sociétés de gardiennage, il s'agit d'autorisations d'accompagnement complètes pour lesquelles ces sociétés doivent disposer de trois véhicules et de trois agents, ce qui ne leur pose aucun problème. Pour les services internes d'accompagnement, ces autorisations pourront être demandées en fonction de la catégorie d'accompagnement demandée, selon le nombre de véhicules – un, deux ou trois.

De la sorte, je crois que nous tenons pleinement compte des particularités des petites entreprises de transport qui pourront exécuter leur accompagnement sans devoir disposer d'office de trois véhicules et de trois accompagnateurs.

03.03 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir tenu compte des petites sociétés lors de cette évaluation; vous avez parfaitement répondu aux attentes.

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

De **voorzitter**: Met instemming van de collega's mag de heer Logghe zijn vraag onder punt 15 eerst stellen, omdat hij verwacht wordt in een andere commissie.

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

04 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le

nombre croissant de véhicules circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique" (n° 1624)

04.01 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, in 2007 zou de federale politie zo'n 55 000 voertuigen geregistreerd en geverbaliseerd hebben als zijnde niet gekeurd. In 2009 – u kent de cijfers – waren er al meer dan 71 000 voertuigen waarvoor men geen geldig keuringsbewijs kon voorleggen. Men gaat er dus vanuit dat het aantal ongekeurde voertuigen in het verkeer minstens enkele honderdduizenden eenheden telt.

Het aantal bestuurders dat tegen de lamp liep wegens geen verzekering zou vrij stabiel blijven: ongeveer 32 000. Verzekeringsmaatschappijen gaan er nochtans vanuit dat er in het verkeer minstens 100 000 onverzekerde voertuigen rondrijden.

Het is goed dat er gemeten wordt, maar na de meting moet men natuurlijk tot conclusies en tot acties komen.

Ten eerste, bevestigt u de stelling dat ongekeurde en onverzekerde voertuigen uit het verkeer moeten worden gehaald? Dit alleen al wegens het risico voor derden en wegens de maatschappelijke kostprijs van ongevallen met ongekeurde en onverzekerde voertuigen.

Ten tweede, ik verneem uit de pers dat de nationale gegevensbank die deze cijfers verzamelde ook indicaties zou bevatten inzake onmiddellijke inningen. Hoeveel voertuigen die als niet-gekeurd of als niet-verzekerd geverbaliseerd werden kregen effectief een boete? Hoeveel van de geverbaliseerde bestuurders betaalden die boete? Hoeveel voertuigen werden achteraf in orde gesteld?

Ten derde en ten slotte, is een boete wel voldoende? Zou men niet beter overgaan tot het in beslag nemen van het voertuig? Ik herinner u eraan dat ongevallen met ongekeurde en/of onverzekerde voertuigen via het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds ten laste vallen van de hele maatschappij, kortom, ten laste van u en van mij. Met onze premies voor de autoverzekering betalen wij onder meer het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

Mijnheer de staatssecretaris, dit is een thema waar ik al een paar keer over geïntervenieerd heb. Wordt er wel voldoende gesanctioneerd? Is het wel voldoende prioritair voor de politie en voor de overheden? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Logghe, ik kan u verzekeren dat het tot één van mijn prioriteiten behoort om het aantal niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen terug te dringen.

Wat de niet-gekeurde voertuigen betreft, is het nogal duidelijk dat deze voertuigen potentieel een gevaar betekenen voor de andere weggebruikers. De slechte staat van het voertuig, zoals bijvoorbeeld onvoldoende remvermogen of de slechte staat van de banden of de ophanging, kan ofwel oorzaak zijn van een ongeval, ofwel als één van de factoren tot het ontstaan van het ongeval hebben bijgedragen.

Voor de niet-verzekerde voertuigen geldt vooral dat de slachtoffers van een ongeval een beroep zullen moeten doen op het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds om schadeloos te worden gesteld. Bovendien doet de niet-verzekering afbreuk aan het principe van de solidariteit van de verzekerden waardoor de verzekeringspremies hoger zullen komen te liggen, zoals u trouwens hebt opgemerkt.

De problematiek van de niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen wordt ook door de politie als een van de prioriteiten beschouwd. Voor de niet-verzekerde voertuigen bestaat er reeds geruime tijd een databank waarvan de gegevens, na verificatie met de verzekeringsmaatschappij en met de verzekerde zelf, worden doorgespeeld aan de politie.

Ook voor de niet-gekeurde voertuigen wordt de politie door de DIV-bestanden op de hoogte gebracht dat het voertuig niet gekeurd is. Bovendien worden bij wegcontroles ook systematisch de boorddocumenten, waaronder het keuringsbewijs, gecontroleerd.

Dankzij de kruispuntbank van de voertuigen zullen wij in een nabije toekomst de gegevens betreffende de niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen sneller kunnen opvolgen en sneller kunnen doorgeven aan de politie. Uiteindelijk kan alleen de politie de nodige dwangmiddelen uitoefenen om niet-verzekerde of niet-

gekeurde voertuigen uit het verkeer te nemen.

Wat deze dwangmaatregelen betreft, ben ik de mening toegedaan dat deze in de huidige situatie volstaan. Bij vaststelling van niet-verzekering wordt het voertuig onmiddellijk in beslag genomen en weggetakeld.

Wat de niet-gekeurde voertuigen betreft, worden er geen onmiddellijke inningen uitgeschreven. In de meeste gevallen wordt een proces-verbaal van gecontroleerde waarschuwing opgemaakt. Dit wil zeggen dat de overtreder met zijn auto naar de keuring moet gaan en het keuringsbewijs binnen de opgegeven termijn aan de politie moet voorleggen. Gebeurt dat niet dan wordt er gewoon een proces-verbaal opgesteld dat naar het parket wordt gestuurd voor verdere vervolging en bestraffing.

04.03 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het uitgebreide antwoord.

Voor uw eigen informatie, niet alleen bij niet-verzekerde voertuigen komt het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds tussen, ik dacht dat ook een niet-gekeurd voertuig voor een verzekeringsmaatschappij een mogelijke uitsluitingsgrond is om tussen te komen. Dan gaat dit dus ook naar het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Ik wil maar zeggen, er zit daar een dubbele belasting op voor het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, niet alleen met de niet-verzekerde voertuigen. We blijven de kwestie natuurlijk opvolgen.

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

De **voorzitter**: Het volgende punt zijn de samengevoegde vragen van mevrouw Wouters en de heer Geerts over de nieuwe BOB-campagne, maar de heer Geerts kon thans niet aanwezig zijn voor het stellen van zijn vragen.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Veerle Wouters** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe Bob-campagne 'I Bob you'" (nr. 1427)
- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de recente Bob-campagne en politiecontroles" (nr. 2114)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de recente Bob-campagne en politiecontroles" (nr. 2116)

05 Questions jointes de

- Mme **Veerle Wouters** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle campagne Bob 'I Bob you'" (n° 1427)
- M. **David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la récente campagne Bob et les contrôles de police" (n° 2114)
- M. **David Geerts** à la ministre de l'Intérieur sur "la récente campagne Bob et les contrôles de police" (n° 2116)

05.01 Veerle Wouters (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag dateert reeds van einde november. Op 26 november 2010 ging de nieuwe BOB campagne van start. Tot en met 10 januari stelde de politie zich als doel om opnieuw 180 000 alcoholcontroles uit te voeren. Die zouden niet alleen plaatsvinden tijdens de weekendnachten maar ook overdag en op weekdagen. Ondertussen zijn ze achter de rug en wij weten dat er zelfs nog veel meer controles zijn gebeurd. In het kader daarvan is sensibilisering zeker nodig. Dat mag ook blijken uit de cijfers van het BIVV. Tijdens de weekendnachten telt de politie maar liefst 13,1 % positieve tests en tijdens de weeknachten is dat nog steeds een kleine 7 %.

Ik heb een aantal vragen in het kader van de campagne "I Bob you".

In het begin van de campagne kreeg de "I Bob you" best wel wat kritiek wegens te weinig zeggend. Volgens mij vertelt deze campagne niet meteen waar zij voor staat. Bent u die mening toegedaan? Ik ben van mening dat het belangrijk is dat er een duidelijke communicatie is rond preventie.

Welke doelgroepen hebt u specifiek beoogd met deze campagne? Statistieken leren ons dat het in principe vooral de leeftijdscategorie van 40 tot 54 jaar is. Tijdens de BOB-campagne konden wij ook in de krant lezen dat het in Leuven bij controles nog maar eens bleek dat het vooral de 35 tot 45-jarigen waren die betrapt werden op dronken rijden. Werden de verschillende doelgroepen dan ook op een aparte wijze benaderd met

deze campagne? Op welke manier hebt u dat dan gedaan?

Er werd de laatste tijd ook veel gecommuniceerd over de speekseltest die drugsgebruik moet aantonen. In de media vernam ik dat de politie indien nodig deze test zou gebruiken tijdens de BOB-campagne. Waarom werd er dan in deze campagne niet specifiek gecommuniceerd rond drugsgebruik? Bij een op tien ongevallen blijkt drugsgebruik de oorzaak te zijn. In Nederland wordt specifiek een link gemaakt tussen BOB en drugsgebruik en blijktbaar ook met succes.

Het feit dat alcoholcampagnes geen blijvend positief effect blijken te hebben op het drankgebruik bij bestuurders, mag blijken uit de statistieken. Wanneer er aangekondigde controles plaatsvinden, dalen de percentages positieve gevallen, naar beduidend lagere waarden.

Moet dat niet worden beschouwd als een signaal om ook buiten de eindejaarsperiode aandacht te hebben voor de problematiek van rijden onder invloed?

Vanaf de start van de BOB-campagne tot 10 januari springt iedereen zeer behoedzaam om met zijn alcoholconsumptie. Zodra men weet dat de BOB-campagnes afgelopen zijn is die dwang al iets minder.

In Limburg is er naast de BOB-campagne ook de SLim-campagne met de SLimmeRik. Die werd in leven geroepen om in de provincie Limburg ook buiten de eindejaarsperiode alcoholcontroles uit te voeren. In mijn vorig mandaat als provincieraadslid heb ik er altijd hard voor geijverd. Ook daar zijn die cijfers van de positieve vaststellingen gedaald. Men zet daar heel veel op in.

In hoeverre worden beide campagnes op elkaar afgestemd? Hebt u weet van andere provincies die gelijkaardige initiatieven opzetten?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, de vraag van mevrouw Wouters was samengevoegd met vragen van de heer Geerts, waarin ook statistieken werden opgevraagd. Ik zal die gegevens ook toevoegen, ook al heeft mevrouw Wouters die niet nadrukkelijk gevraagd. Zij heeft er echter wel naar verwezen.

Dit jaar werd de vijftiende BOB-campagne gevoerd. Het hoeft geen betoog waarvoor deze campagne staat. Het is een sterk merk dat de commerciële wereld ons eigenlijk benijdt.

Een onderzoek heeft uitgewezen dat BOB gekend is door 97 % van de bevolking, waarbij men ook zeer goed weet dat het gaat over het rijden onder invloed van alcohol.

Ik denk dat ik bijgevolg gerust mag zijn dat elke bestuurder en zijn entourage op de hoogte is van de eindejaarscampagne over het rijden onder invloed van alcohol en vooral over het feit dat de BOB-campagne gepaard gaat met verhoogde alcoholcontroles door de politie.

Bijgevolg is de campagne eigenlijk tweeledig. Enerzijds is er de doelgroep van personen die in groep uitgaan en waarbij iemand de verantwoordelijkheid neemt om niet te drinken omdat hij of zij iedereen veilig moet thuisbrengen. Anderzijds is er de doelgroep van de alleenrijders die geen BOB hebben maar die weten dat er alcoholcontroles zijn of kunnen zijn. Het zijn dus deze beide groepen die de campagne wil benaderen, zowel de communicatie over BOB als symbool voor de eindejaarscampagne als de alcoholcontroles die ontradend moeten werken.

Wat het rijden onder invloed van drugs betreft, zeggen de mediamensen mij dat het niet goed is om BOB ook voor te stellen in het kader van andere thema's van de verkeersveiligheid zoals snelheid of drugs.

Trouwens, ik kan mij geen campagne inbeelden waarbij BOB degene is die geen drugs neemt en waarbij de entourage dat wel zou mogen doen. Drugs zijn en blijven illegaal, terwijl het op zich niet verboden is om een pintje te drinken, dacht ik althans.

Dat neemt niet weg dat er ook in deze eindejaarsperiode drugscontroles werden uitgevoerd naar aanleiding van de alcoholcontroles. Wanneer men aanwijzingen van drugsgebruik heeft, kan men dat gemakkelijker opsporen dankzij de speekseltest.

Uiteraard is het zo dat alcoholcontroles niet eindigen met het einde van de eindejaarsperiode. Er zullen wel

degelijk alcoholcontroles tijdens het hele jaar worden georganiseerd, wat ongetwijfeld nog intensiever zou kunnen gebeuren tijdens de weekendnachten wanneer het meest onder invloed van alcohol wordt gereden en het risico op ongevallen het grootst is, vooral bij jonge bestuurders.

De alcoholcontroles worden, naast snelheid en de veiligheidsgordel, door alle politiediensten als een topprioriteit beschouwd.

Over de nationale BOB-campagne van het BIVV wordt op voorhand overlegd en gecommuniceerd met de bevoegde overheden, de federale en de lokale politie en de parketten. Dit neemt niet weg dat bijvoorbeeld provincies een reeks eigen initiatieven kunnen nemen zoals bijvoorbeeld de WODKA-acties die trouwens het hele jaar door in de provincies worden georganiseerd.

Wat betreft de statistieken waarnaar u hebt verwezen kan ik zeggen dat er in totaal voor heel België afgerond 215 000 ademtesten werden afgenomen waarvan 146 000 in Vlaanderen, bijna 50 000 in Wallonië en bijna 4 700 in Brussel. Het aantal positieve gevallen was het kleinst in Vlaanderen, met name 3,2 %. In Wallonië bedroeg het 4,9 % en in Brussel 9,6 %. In het Vlaams Gewest werden er 1 050 rijbewijzen ingetrokken, in Wallonië 800 en in Brussel 163. Men kan dus zeggen dat grosso modo 70 % van de ademtests in Vlaanderen werd afgenomen, in Wallonië 23 % en in Brussel een goeie 3 %.

Ten opzichte van de vorige BOB-campagne heeft men in Vlaanderen 11 % meer controles gedaan. In Wallonië waren het er 23 % minder maar in Wallonië waren er wel bijzonder moeilijke weersomstandigheden die dat eigenlijk hebben verantwoord. Er is weliswaar een scheeffrekking maar wat betreft het bijzondere winterweer dat wij hebben gekend, hebben wij een uitleg voor de relatieve achteruitgang in Wallonië. Voor Brussel is er geen eenduidige aanwijzing waarom zij het niet gedaan hebben want daar was er geen enkele reden om de controles niet te doen.

Ik kan u voor de volledigheid nog zeggen dat de campagnes gedragen worden door een gemeenschappelijke omzendbrief van Justitie, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit.

Hoewel daarbij de "aselectieve" controles als algemene maatregel wordt vooropgesteld, wordt toch de mogelijkheid opengelaten om in functie van de plaatselijke situatie en omstandigheden meer selectieve controles te organiseren. Dat zal in de nabije toekomst ook gebeuren.

05.03 Veerle Wouters (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het verheugt mij dat men heel veel aandacht besteedt aan de problematiek van rijden onder invloed. De BOB-campagne gaat al vijftien jaar mee en bewijst zijn nut. Er worden elk jaar meer controles uitgevoerd en er blijken steeds minder mensen te drinken.

Wat heel specifiek is, is dat deze campagne altijd in deze periode wordt aangekondigd en gehouden. Daarom ben ik blij dat u daarop in de verschillende provincies nog meer de nadruk zal leggen buiten deze periode.

Ik was heel verwonderd over de cijfers per regio. Als men kijkt naar het aantal positieve controles op een beperkte groep in Wallonië, waar bovendien het percentage veel hoger ligt, en dat vergelijkt met een grote groep in Vlaanderen, blijkt dat er in Vlaanderen minder mensen worden gepakt. De Vlamingen blijken iets plichtsbewuster te zijn en iets minder te drinken.

Uit alle communicatie in deze periode heb ik begrepen dat het vooral om de groep van 35 tot 45 jaar gaat, zelfs nog meer dan de jongeren die men toch altijd viseert. Het is volgens mij ook belangrijk dat men heel specifiek campagnes voert ten aanzien van bepaalde doelgroepen.

U zegt dat u de campagne zult uitbreiden. Ik heb ergens gelezen dat het om de vakantieperiodes zou gaan, terwijl u het hebt over de weekends. Uit de cijfers die ik in de pers heb teruggevonden, blijken dat heel wat mensen ook 's ochtend worden betrapt. Zij denken dat ze na twee of drie uren weer nuchter zijn. Ook gaan veel jongeren nog zondagavond laat op stap en komen pas 's ochtends naar huis.

In het weekend zijn de mensen meestal meer op hun hoede dan midden in de week wanneer men geen controles verwacht. Ik hoop dat u heel uitgebreide acties zult ondernemen.

De **voorzitter**: Mevrouw Wouters, het is misschien beter dat u in het vervolg uw repliek wat korter houdt. Uw vraag viel binnen de tijdslimiet, maar met uw repliek erbij hebt u uw spreektijd overschreden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde vragen van**

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

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

06 **Questions jointes de**

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

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

06.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het gaat over de donderwolken die zich boven het project van de IJzeren Rijn bevinden. In eerste instantie helpt in het raam van het zogenaamde TEN-V-programma – ik heb geprobeerd uit te zoeken waarvoor dat staat, maar het helaas niet kunnen vinden – 2007-2013 de Europese Commissie in totaal 92 trans-Europese infrastructuurprojecten te financieren. Uit het eerste tussentijds verslag dat commissaris Kallas recent voorstelde, eind oktober 2010, blijkt dat iets minder dan de helft van de projecten niet langer op schema zit en moeilijk tegen december 2013 kan worden afgerond. Projecten met gunstige toekomstperspectieven krijgen weliswaar twee jaar uitstel, maar projecten met een onzekere toekomst verliezen hun financiering zodat het geld elders kan worden geïnvesteerd.

Een van die projecten, de IJzeren Rijn, zijnde de spoorwegverbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied, loopt op deze wijze mogelijk 4,45 miljoen euro van de voorziene 7,29 miljoen euro aan Europese subsidies mis. Ondertussen is ook het debat bezig over de prioriteiten en middelen voor de volgende periode vanaf 2014.

In de aanloop naar deze vraag die ik u vandaag stel, is trouwens ook recent het bericht verschenen als zou de Duitse Bondsdag beslist hebben dat het project in het Duitse Ruhrgebied de komende 20 jaar geen prioriteit heeft.

Ik had dan ook graag vernomen wat het standpunt is van de staatssecretaris omtrent deze situatie en de toekomst, en of er eventueel maatregelen werden genomen. Hoe verklaart de staatssecretaris dat de realisatie van de spoorwegverbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied vertraging oploopt waardoor men mogelijk 4,45 miljoen van de voorziene 7,29 miljoen euro aan Europese subsidies dreigt mis te lopen? Heeft u daar concrete maatregelen rond genomen? Werden er maatregelen genomen om als project met een gunstig toekomstperspectief twee jaar uitstel te bekomen? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet? Tot slot: werden er maatregelen genomen om nu reeds de nodige prioriteiten te stellen voor de Europese middelen voor de volgende periode vanaf 2014? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

06.02 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, de IJzeren Rijn is voor de Antwerpse haven van kapitaal belang, zeker aangezien de Antwerpse haven ernaar streeft om tegen 2020 tot 20 % van haar goederenvervoer over het spoor te laten verlopen, wat trouwens ook zeer goed past in de reductiedoelstellingen CO₂ en dergelijke meer. U weet ongetwijfeld, samen met uw eerste minister, dat het project al jaren lang een twistappel vormt tussen de Belgische en de Nederlandse regering. In mei 2005, al even geleden, heeft het permanent Hof van Arbitrage in Den Haag dat over dergelijke twistappels oordeelt, herbevestigd dat België het recht heeft om het historisch tracé te heropenen en dat de helft van de remediëeringskosten zoals natuurcompensatie, door de Nederlandse overheid moet gedragen worden.

Er werd zelfs al een comité van onafhankelijke deskundigen opgericht. Naar aanleiding van die voorzichtig positieve noot, lezen wij in uw beleidsbrief voor 2010 dat u zich sterk maakt dat België zich zal inspannen om de nodige verdragen met Nederland en ook met Duitsland in de wacht te slepen om de verbinding tussen Antwerpen-Ruhr en het hinterland van Centraal- en tot in Oost-Europa voor 2018 mogelijk te maken. Dat kadert natuurlijk ook een beetje in de tweede termijn, waar de heer Veys over gesproken heeft.

Daarom kom ik tot de uitspraken van de Duitse federale regering, die toch wel verontrustend zijn. De Duitse

minister van Verkeer stelt botweg dat er geen kwestie van dat project komt, waardoor het mogelijk zelfs twintig jaar van de baan geschoven wordt. Dan hoeven we zelfs niet meer te spreken over een tweede termijn van Europese subsidie.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende vragen.

Bent u formeel op de hoogte gebracht van de positie van de Duitse regering?

Wat is de stand van zaken in het overleg met de Nederlandse en Duitse ministers en staatssecretarissen over dat dossier?

Wanneer mogen wij een doorbraak verwachten over de kostenverdeling voor de hinderbeperkende maatregelen waartoe Nederland en België verplicht zijn?

Blijft u nog steeds vasthouden aan het vooropgesteld tijdstraject van 2018?

06.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, ik kom eerst tot de vragen van de heer Veys en de vragen over de opgelopen vertraging.

Het dossier van de IJzeren Rijn kreeg met het oog op de uitvoering van de uitspraak van het Arbitragetribunaal van 24 mei 2005 een nieuwe impuls toen de betrokken ministers van België en Nederland op 6 juli 2006 aan een commissie van onafhankelijke deskundigen, de COD, de opdracht hebben gegeven om de verdeling van de kosten van de investeringen voor de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied in overeenstemming met de beslissing van het tribunaal uit te werken. De COD heeft voor de kwaliteitsbeoordeling van de vervoersprognosestudies, van de technische studies en van de kostenramingen van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de MBKA gezorgd

Op 16 maart 2009 heeft ze eveneens haar advies afgeleverd over de kostenverdeling tussen België en Nederland.

Toen bleek dat België en Nederland het advies van de COD niet zomaar overnamen, hebben de betrokken ministers van beide landen tijdens een overleg dat op 1 april 2009 heeft plaatsgevonden, hun administraties de opdracht gegeven een overzicht op te stellen met de kostenposten waarover afwijkende standpunten bestaan.

Bedoeld document met ambtelijke standpunten werd nu, na overlegvergaderingen, door de administraties van België en Nederland goedgekeurd. Het geeft een globaal overzicht van de punten waarover beide landen het op ambtelijk vlak eens zijn dan wel waarover zij het eens zijn, maar een afwijkend standpunt ten opzichte van de COD hebben of – derde mogelijkheid – waarover zij het oneens zijn.

Mijnheer Veys, wat betreft het mislopen van de Europese subsidies, kan ik u melden dat geen beroep kan worden aangetekend tegen de beslissing van de Europese Commissie om een gedeelte van de financiële steun voor het project "IJzeren Rijn" op te schorten. Er is sprake van een vermindering met 4,451 miljoen euro op een totaal van 7,285 miljoen euro.

De herziening van de meerjarenprojecten in het raam van het TEN-T 2007-2013 Multi Annual Programme, ook wel MAP genoemd, werd gecoördineerd door de DG Move van de Europese Commissie, in samenwerking met het Uitvoerend Agentschap TEN-T, en wel op basis van een onafhankelijke beoordeling door externe experts. Bedoelde beoordeling is gesteund op de informatie verzameld via de Action Status Reports of ASR's, die de begunstigten van financiële steun jaarlijks dienen op te maken. Zij zijn de basis voor de mid-term review. Dat was het ASR 2010 over het werkjaar 2009.

Drie elementen zijn in de eindbeoordeling van de experts van doorslaggevend belang geweest.

Te weten: de aangeleverde detailinformatie inzake de aanwending van het geld voor de uitvoering van het project en dat rekening houdend met de opgelopen vertragingen, het goed beheren van risico's en de actualisatie van de plannen tot realisatie.

Voorts moet ik ook vermelden dat bij de goedkeuring van de financiering van het IJzeren Rijn-project, via het MAP TEN-T 2007/2013, de Europese Commissie de gezamenlijke Belgisch-Nederlandse subsidieaanvraag

over deze periode had beperkt tot de cofinanciering van de tot eind 2009 geplande studiekosten. Van bij de aanvang was het voor de Commissie duidelijk dat, indien er op het ogenblik van de mid-term review geen politieke afstemming was bereikt, zij haar financiering zou opschorten in afwachting van een dergelijk politiek akkoord.

Na contacten met de Europese Commissie en het TEN-T Agentschap werd beslist om op 14 december 2010 een overleg te laten plaatsvinden tussen de verschillende betrokken partijen, zijnde Infrabel (de infrastructuurbeheerder van de NMBS), de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Europese Commissie en het TEN-T Agentschap met als doel meer inzicht te verwerven in de bij deze herziening gebruikte methodologie.

U vraagt ook of er maatregelen werden genomen om de vertragingen in te halen. Het project is steeds ter sprake gekomen tijdens contacten tussen de Belgische eerste minister of minister van Buitenlandse Zaken, en hun Nederlandse en Duitse collega's. Het is belangrijk daarbij het volgende te vermelden. De publicatie en inwerkingtreding van de EU-verordening nr. 913 van 2010 van het Europese Parlement en de Raad, gedateerd op 22 september 2010, inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, de hieraan voorafgaande ministerverklaring van Rotterdam van 14 juni 2010 en de in het voorjaar van 2011 te Antwerpen geplande ministerconferentie, als vervolg op deze van Rotterdam, plaatsen de reactivering van de IJzeren Rijn allemaal in een nieuw perspectief.

Voor België wordt de IJzeren Rijnverbinding de hoofdroute wat betreft de verlenging van de ERTMS-corridor F tot de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge. Samen met de verlenging van deze corridor tot de haven van Rotterdam wordt dit vrachtcorridor nummer 8 genoemd in de bijlage aan de verordening 913/2010.

België draagt de IJzeren Rijn ook voor als alternatieve route voor de verlenging van de ERTMS-corridor A tot onze zeehavens. Dit wordt vrachtcorridor nummer 1 van de verordening.

De werkzaamheden in het raam van de omvorming van ERTMS-corridors A, C en F tot de vrachtcorridors 1, 2 en 8 en de voorbereiding van de Ministersconferentie van Antwerpen in 2011 bieden dus de gelegenheid om de toekomst van de IJzeren Rijn veilig te stellen. Ook de mogelijkheid om, zoals de Europese regelgeving toelaat, een Europees coördinator aan te stellen, wordt momenteel onderzocht.

Mijnheer Veys, op uw tweede en derde vraag over de maatregelen om als project met een gunstig toekomstperspectief twee jaar uitstel te bekomen en de maatregelen om nu reeds de nodige prioriteiten te stellen voor de Europese middelen voor de periode vanaf 2014, kan ik u antwoorden dat, zoals ik al heb geantwoord op het eerste gedeelte van uw vraag, bij het nemen van de beslissing om de Europese subsidiëring van het project op te schorten de mening van ons land niet werd gevraagd.

De beslissing werd genomen op basis van het uitgangspunt van de Commissie bij de goedkeuring van het TEN-T MAP 2007-2013, namelijk dat de subsidie zich beperkte tot de financiering van de studiekosten tot en met 2009. Tevens zou bij gelegenheid van de mid-term review worden nagegaan of het project rijp was voor verdere subsidiëring, meer concreet of het tot een politiek akkoord was gekomen, bijvoorbeeld in de vorm van de ondertekening van een memorandum of understanding over het vervolg van het project. De vaststelling dat dit laatste niet het geval was, heeft volstaan om de gevraagde subsidie op te schorten.

Mijnheer Schiltz, wat uw aanvullende en specifieke vragen omtrent de uitspraken die worden toegewezen aan de Duitse federale regering over het dossier IJzeren Rijn en of ik op de hoogte ben gebracht van het standpunt van de Duitse federale staatssecretaris van Verkeer, kan ik u medelen dat begin januari in de verschillende Duitse, Nederlandse en Belgische kranten berichten zijn verschenen als zou de Bondsdag en het Verkeersministerie in Berlijn de IJzeren Rijn hebben afgeschreven.

Nederlandse kranten legden in de mond van Nederlandse en Duitse parlementsleden dat de IJzeren Rijn dood was en legden in de mond van de Duitse federale staatssecretaris voor Verkeer, de heer Enak Ferlemann, dat die verbinding er zeker niet zou komen voor 2030.

Na contacten tussen de Belgische en de Duitse administratie via onze ambassade in Berlijn, kan ik mededelen dat in het aan het Duitse parlement voorgelegde Bedarfsplan Schiene de IJzeren Rijn wel degelijk nog altijd voorkomt. Daarin is nogmaals de voorkeur van het Duitse verkeersministerie neergeschreven voor het historisch tracé op basis van een kosten-batenanalyse die in opdracht van de Duitse overheid werd gerealiseerd. De A52-variant, die vanuit de Nederlandse hoek wordt gepromoot, wordt

daarin afgewezen.

De Deutsche Bahn heeft de budgettaire middelen beschikbaar om op het historisch tracé werken uit te voeren en te moderniseren op eigen initiatief. Met andere woorden, zij hoeft daartoe Nordrhein-Westfalen niet te consulteren. Voor de A52-variant is dat evenwel niet het geval en moet Nordrhein-Westfalen in elk stadium uitgebreid geconsulteerd worden. Er kan dus gesteld worden dat indien discussies over de IJzeren Rijn weer opstarten, Berlijn het debat over de alternatieve A52-route niet meer zal willen voeren, vermits hun keuze voor het historisch tracé vastligt.

Wat is de stand van zaken in het overleg met de Nederlandse en de Duitse bevoegde ministers en staatssecretarissen over de heropening van de IJzeren Rijn? Wij denken dat het van strategisch belang is de IJzeren Rijn te koppelen aan de verordening 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake het Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer. Doel van die verordening is de lidstaten, met name de spoorweginfrastructuurbeheerders, ertoe aan te sporen een Europees spoorwegnet met een aantal internationale goederencorridors te ontwikkelen. Op die corridors moeten goederentreinen over aantrekkelijke treinpaden kunnen beschikken, zodat zij betrouwbaarder en competitiever worden. De ontwikkeling van die goederencorridors moet het mogelijk maken extra capaciteit vrij te maken voor het goederenvervoer. De verordening werd gepubliceerd op 20 oktober 2010 en trad op 9 november 2010 in werking.

Voor België is de IJzeren Rijn op termijn de optimale verlenging voor ERTMS-corridor F tot de havens van Zeebrugge en Antwerpen zoals ik reeds aan de heer Veys heb meegedeeld. De IJzeren Rijn wordt dus voorgesteld als hoofdroute van vrachtcorridor nr. 8 voor het baanvak Duisburg-Antwerpen/Zeebrugge met de Montzen-lijn als alternatieve route.

Een nieuw overleg tussen aftredend premier Yves Leterme en de deelstaatregering in Nordrhein-Westfalen heeft tot op heden nog niet plaatsgevonden. Wel werd met een recente brief van aftredend premier Leterme aan kanselier Merkel een nieuwe etappe in het dossier gestart. Berlijn, dat België zal steunen wat betreft het historisch tracé, verwacht nu dat België de volgende stap zet.

Wanneer mag er een doorbraak worden verwacht over de kostenverdeling voor minderhindermaatregelen waarvoor Nederland en België moeten opdraaien bij reactivering van het historisch tracé? Een doorbraak dienaangaande kan pas worden beoogd zodra er een politiek akkoord is tussen de drie betrokken landen.

U hebt gevraagd of ik blijf vasthouden aan de vooropgestelde timing. Wij moeten toch realistisch zijn. Deze planning is intussen waarschijnlijk niet meer actueel en dient te worden herbekeken zodra er eindelijk een politiek akkoord zou komen tussen de drie betrokken landen.

Mevrouw de voorzitter, tot daar mijn omstandig antwoord op de vragen van deze heren.

De **voorzitter**: Het heeft dan ook al een hele geschiedenis, mijnheer de staatssecretaris. De IJzeren Rijn is iets van lange adem.

06.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik bedank u voor het antwoord.

Enerzijds mogen we toch opgelucht zijn dat de donkere wolken niet zo negatief zijn als in de media naar voren is gekomen. Ik betreur echter enigszins – in eerste instantie treft de staatssecretaris natuurlijk geen schuld – dat het dossier toch al zo'n lange lijdensweg kent terwijl wij al zolang vragende partij zijn. Er is goede wil, er is al veel onderhandeld. Dat moet met drie landen gebeuren en het gaat ook over veel geld. Iedereen moet dus uiteindelijk op dezelfde golflengte komen.

Ik denk echter dat we daar nu toch een prioriteit van moeten maken. Natuurlijk is dat moeilijk in een regering van lopende zaken maar ik hoop dat wij toch heel snel zullen weten wanneer die nieuwe timing bekend is zodat het dossier in een finale bestemming zit.

06.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben eveneens lichtjes opgelucht dat de Duitse onheilsberichten enigszins vertekend waren door mogelijke Nederlandse belangen in het spel. Een en ander is erg aan te moedigen. Het is ook geruststellend dat u al contact hebt opgenomen om ons voornoemd nieuws te kunnen bevestigen.

Zoals mevrouw de voorzitter al heeft gezegd, is het een dossier dat al erg lang aansleept. Op het moment in 2005, toen de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen werd aangesteld, ging er een zucht van opluchting door ons land, tenminste bij iedereen die met het dossier bezig is.

Het feit dat, ondanks de beslissing van het hof in Nederland, de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen zich opnieuw in een politieke zoektocht naar verschilpunten en punten van gelijkenis moet vast rijden, is een droevige zaak, vooral indien daardoor een aantal mogelijke Europese subsidies worden mislopen.

Ik heb ook al aan eerste minister Leterme ettelijke vragen over de Modal Shift gesteld. Hij tovert dan iedere keer het dossier van de IJzeren Rijn uit zijn hoed, teneinde toch maar aan te tonen op welke manier eerst de Vlaamse en nu de federale regering bezig zijn met ervoor te zorgen dat het treinverkeer en treinvervoer in België en Vlaanderen een hoog en groot elan zal kennen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dus dat u in de weinige tijd die u in uw hoedanigheid van staatssecretaris van Mobiliteit rest, het dossier met veel verve zal verdedigen tijdens de Raad van Ministers of het ministerieel overleg, dat mogelijk nog onder uw bevoegdheid zal vallen. Zulks ligt uiteraard volledig in de lijn van de oproep van de eerste minister om onze Belgische en Vlaamse diplomatie een tandje te laten bijsteken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, cette question déposée le mercredi 8 décembre 2010 fait état de la publication d'un rapport médical sur les nuisances sonores liées au trafic aérien et leurs effets sur la santé, publié par le Dr Magali Koelman, médecin généraliste à Evere et médecin scolaire. Ce rapport a été réalisé en collaboration avec un groupe de travail composé de médecins habitant et pratiquant dans la commune d'Evere suite aux plaintes de personnes que ces médecins rencontrent quotidiennement.

Un groupe de recherche auprès de la population du nord-est de Bruxelles avait déjà montré en 2001 les troubles liés aux nuisances sonores relatives aux vols, de jour et de nuit, dans les quartiers situés dans l'axe de décollage, l'avion étant considéré comme le bruit le plus dérangeant. En outre, de nombreuses études démontrent que le bruit du trafic aérien nuit beaucoup plus à la santé que celui provoqué par le trafic routier et ferroviaire et touche encore plus fortement les populations dites vulnérables, comme les enfants, les personnes âgées et les personnes malades.

Monsieur le secrétaire d'État, ce rapport est fort impressionnant; j'espère que vous avez pu en prendre connaissance. Le Dr Koelman y détaille de nombreux effets qu'engendrent ces nuisances sonores non seulement sur la santé de l'individu (effets sur le sommeil, le système ORL, le système cardiovasculaire, le système endocrinien, etc.), mais aussi sur l'équilibre global de la personne, notamment le handicap social engendré par le bruit, l'augmentation des accidents, la productivité réduite, la diminution des performances en matière d'apprentissage, l'absentéisme dans les lieux de travail et à l'école, l'utilisation accrue de drogues et de médicaments.

Outre ma question, je tenais à vous lire un chapitre particulièrement impressionnant sur l'atteinte à la dimension mentale de la santé. Le médecin fait référence à une autre enquête qui a mis en évidence "l'existence de liens entre l'exposition au bruit des avions et certaines pathologies, comme l'anxiété, l'insomnie, le stress".

D'après son estimation, elle attribue 5 492 cas de dépression provoqués par le seul aéroport de Bruxelles-National. Elle fait une multiplication du risque par rapport à la population. Elle fait état également d'un risque d'alcoolisme qui serait multiplié par 2,3.

Monsieur le secrétaire d'État, voilà une pièce de plus au puzzle de cette terrible question des nuisances sonores liées à l'activité de notre aéroport, liée au fait de la prise en compte insuffisante de la santé des personnes et des riverains dans la gestion des mouvements aériens, même si beaucoup d'essais ont été tentés en la matière.

Je voulais donc vous demander si vous ou vos services avez connaissance de ce rapport, si vous avez pris conscience de l'impact global de ces nuisances sonores sur la santé et le bien-être. Estimez-vous que ces aspects doivent être pris en considération dans l'ensemble des mesures prises contre les nuisances sonores? Je ne peux guère vous poser de questions sur vos intentions mais ce sont les questions que j'aurais posées ensuite à un ministre de plein exercice.

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Snoy, le rapport médical du Dr Magali Koelman ne m'a pas été communiqué officiellement. Je vous serais donc reconnaissant de m'en faire parvenir une copie. L'impact des nuisances sonores du trafic aérien sur la santé et le bien-être de la population est une préoccupation qui m'est familière, ainsi qu'aux différents organismes oeuvrant dans le domaine de l'aviation civile.

Au niveau international, cette dimension est intégrée depuis de nombreuses années à l'élaboration de la réglementation aérienne, notamment au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, dont les normes sont transposées sur le plan national. L'OACI a ainsi élaboré des politiques basées sur la notion d'approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs, approche qui consiste à identifier les problèmes de bruit d'un aéroport puis à les atténuer par quatre moyens principaux, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions à l'exploitation.

Plus précisément, depuis plus de 30 ans, l'OACI consacre la plupart de ses efforts dans le domaine du bruit des aéronefs à sa réduction à la source par l'élaboration de normes de plus en plus contraignantes de certification acoustique auxquelles doivent satisfaire les avions, et cela en conformité à l'Annexe 16 de la convention de Chicago.

Pour l'Union européenne, l'approche équilibrée a également été adoptée via la directive 2002/30 du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté qui fixe des règles communes pour l'interdiction des avions les plus bruyants dans les aéroports européens.

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

Quant aux mesures de gestion des nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport, elles ont été précédées d'études des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport utilisant des méthodes de calcul de contour du bruit qui prennent en compte la différenciation jour/nuit.

J'ai pris en charge la rédaction d'un avant-projet de loi relatif au cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui poursuit l'objectif, fixé en accord avec mes collègues du Conseil des ministres, de stabiliser le cadre réglementaire des procédures de vol, c'est-à-dire le choix des pistes et les routes de vol, ainsi que des restrictions d'exploitation, tout en réalisant un équilibre stable entre l'exploitation économique de l'aéroport et l'impact des nuisances sonores sur la santé des riverains.

À ce propos, il y est par exemple prévu qu'un rapport sur les incidences environnementales sera requis lorsqu'une proposition de procédure de vol est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, rapport qui comporte notamment l'examen de l'impact sonore sur la santé de la procédure de vol envisagée.

Les circonstances politiques m'ont cependant empêché de mener ce projet plus avant.

La protection de la santé et le bien-être des populations exposées président évidemment à la conception de toutes ces mesures en conjonction avec les intérêts sociaux et économiques des activités aériennes.

07.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, nous sommes évidemment dans une situation telle que vous ne pouvez pas prendre de nouvelles initiatives. Cependant, nous avons souvent discuté de l'insuffisance des initiatives visant à protéger davantage les riverains contre le bruit. Ainsi n'avons-nous jamais rassemblé les moyens, via d'éventuelles redevances d'atterrissage, pour permettre l'isolation acoustique de certains logements.

Cela a été fait pour des aéroports régionaux. Je ne dis pas que l'on doit dépenser l'argent public de cette façon, mais jusqu'à présent, on a insuffisamment protégé les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National. Nous avons également vu des politiques d'extension de l'aéroport se mettre en place sans prendre en compte les considérations environnementales. J'en veux pour preuve la construction d'un nouveau terminal sans étude d'incidence préalable sur l'environnement.

En ce qui concerne le bilan, vous avez effectivement dressé un plan des trajectoires à suivre par les avions. Vous avez mis des normes en place. Mais elles ont présenté des problèmes d'application évidents, car il est toujours des événements qui ne se déroulent pas comme prévu. Le bilan de la législation n'est, hélas, pas encore suffisamment protecteur par rapport au bien-être des gens, à la valeur que représente la santé de milliers de familles, parmi lesquelles des enfants et des personnes vulnérables.

Je tiens, néanmoins, à ce que le prochain gouvernement continue à travailler à cette problématique, à travers un ensemble de mesures concernant les causes, mais aussi inévitablement, celles à prendre concernant les effets du trafic aérien autour de la capitale.

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

08 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de doelstellingen van de Staten-generaal van de verkeersveiligheid 2007" (nr. 1558)
08 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les objectifs des États généraux de la Sécurité routière 2007" (n° 1558)

08.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 22 februari 2002 werd op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid voorgenomen om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010 ten opzichte van het referentiegemiddelde uit de periode 1998 tot 2000.

Dat engagement werd in 2007 aangevuld met een nieuwe doelstelling, namelijk het aantal verkeersdoden in ons land te verminderen tot maximaal 500 tegen 2015. Uit een recente BIVV-studie blijkt dat dat een zeer ambitieuze doelstelling was, die eigenlijk onhaalbaar is. Vanaf de referentieperiode tot 2008 is het aantal doden op 30 dagen op de autosnelwegen met 31 % afgenomen. De daling weerspiegelt ook de evolutie buiten de autosnelwegen. Wij zijn duidelijk op de goede weg en dat is ook nodig, maar toch lijkt de daling voorlopig onvoldoende om die vooropgestelde doelstelling te halen. Ten opzichte van andere EU-landen scoren wij voorlopig ook nog ondermaats.

Wanneer denkt u dat wij effectief de doelstellingen, die geformuleerd werden voor 2015, te kunnen halen? Welke maatregelen zijn er nodig boven op de huidige maatregelen om effectief die doelstelling te bereiken?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, het is inderdaad correct dat de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid van 2002 zich tot doel had gesteld om het aantal verkeersdoden te verminderen met 50 %, van 1 500 in het referentiejaar 2000 naar 750 in 2010. Hoewel wij de cijfers van 2010 nog niet kennen, ziet het er naar uit dat wij die 750 niet zullen halen. Toch verwachten wij een verdere daling van het aantal doden in 2010, zodat wij wellicht toch een globale daling met meer dan 40 % zullen kunnen optekenen in vergelijking met het jaar 2000.

De doelstellingen van de Staten-Generaal van 2007, namelijk maximaal 500 doden in 2015, moeten wellicht in de context worden gezien van de grote daling die tussen 2000 en 2007 werd vastgesteld, maar die in 2007 en 2008 spijtig genoeg stagneerde. Bovendien heeft de Europese Commissie nieuwe kwantitatieve doelstellingen vooropgesteld voor de periode 2011 - 2020 met opnieuw een halvering ten opzichte van het resultaat van 2010.

Het is logisch dat de Belgische doelstellingen zich aligneren op de Europese doelstellingen.

Met het oog op de nieuwe decade heeft de federale commissie voor de Verkeersveiligheid het initiatief genomen om de aanbevelingen van 2007 opnieuw te bekijken en daaropvolgend nieuwe aanbevelingen te formuleren, die ervoor moeten zorgen dat de nodige maatregelen worden genomen om het aantal verkeersdoden de komende vijf of tien jaar verder te doen dalen. Dat aan de gang zijnde overlegproces zou normaal gezien moeten uitmonden in een nieuwe staten-generaal in mei of juni 2011.

Het is duidelijk dat de nieuwe aanbevelingen worden geënt op de reeds bestaande aanbevelingen en zullen voortbouwen op de reeds genomen initiatieven en maatregelen. Toch zullen er nieuwe impulsen nodig zijn om werkelijk het verschil te kunnen maken inzake de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Ik denk daarbij meer bepaald aan de problematiek van de jonge bestuurders, de weekendongevallen, de motorrijders en de administratieve afhandeling van de verkeersovertreding.

08.03 Bert Wollants (N-VA): Kunt u de aangehaalde EU-doelen ook uitdrukken in een effectief aantal doden? De eerder geformuleerde doelstellingen gingen specifiek over maximaal 500 doden. Het doel van de EU is een halvering van het resultaat van 2010. Hoeveel is dat dan precies?

Zijn die doelstellingen een stuk strenger? Hoe gaan wij daarmee om?

Wij hebben de voorbije jaren gemerkt dat de eerste daling iets gemakkelijker is dan de laatste loodjes. Die wegen een stuk zwaarder, omdat men steeds verregaander maatregelen moet nemen om dat resultaat te behalen. Hebt u daar zicht op?

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Er was vooropgesteld om een maximum van 500 verkeersdoden te halen tegen 2015. Dat is zeker en vast niet haalbaar. Ik verwacht dat wij voor eind 2010 uitkomen op iets meer dan 850 verkeersdoden. Op vijf jaar tijd van 850 naar 500 dalen is bijna onmogelijk.

U hebt gehoord dat de Europese Commissie tegen 2020 50 % reductie wil halen. Dat betekent dat wij tegen dat jaar maxima tussen 400 en 420 zouden moeten halen, volgens de gegevens. Wij onderzoeken dat alles en zullen binnenkort met de Europese Commissie van gedachten wisselen, omdat wij dat alles een invulling willen geven tegen de staten-generaal, die wij in mei of juni hopen te organiseren. Maar het aantal verkeersdoden zal in 2015 zeker hoger zijn dan 500. Dat kunnen wij sowieso niet halen.

08.05 Bert Wollants (N-VA): Ik denk dat het belangrijk is dat wij het dan op langere termijn bekijken, binnen de Europese doelstellingen, die ongeveer 425 vooropstellen. Ik kijk met belangstelling uit naar de voorstellen en aanbevelingen van de staten-generaal, die hier worden aangekondigd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, cette question s'adressait initialement à Mme Vervotte. Je crois qu'elle a déjà été abordée au Sénat, mais peut-être m'apporterez-vous des éléments de réponse supplémentaires.

Le 27 octobre dernier, la Commission européenne a présenté son rapport d'évaluation à mi-parcours des projets prioritaires pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T / TEN-T) cofinancés par la Commission pour la période 2007-2013. Certains d'entre eux ont vu leur financement réduit, d'autres ont été purement et simplement supprimés, car jugés comme non crédibles par la Commission européenne.

Le projet belge de modernisation de la ligne ferroviaire 161-162 Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg-Strasbourg, aussi connu sous le nom "EuroCap-Rail", est visé. Le financement européen initialement prévu

à hauteur de plus de 30 millions d'euros est réduit de 8,8 millions.

Quelles sont les raisons qui, selon vous, ont conduit la Commission européenne à considérer ce projet comme peu crédible et à lui ôter son financement? Quelles sont les conséquences de cette décision sur les travaux de modernisation de cette ligne stratégique? La SNCB va-t-elle modifier sa programmation des travaux en fonction de cette décision? Quels ont été les arguments utilisés par la délégation belge lors de la réunion du Comité des infrastructures des transports, préparatoire à la décision finale de la Commission, afin de défendre ce projet et le chemin de fer belge? Existe-t-il une voie de recours contre cette décision? A-t-elle été ou sera-t-elle utilisée par l'État belge?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Gilkinet, j'ignore si vous étiez présent lorsque j'ai répondu aux questions de vos collègues sur le Rhin de fer et la position de l'Union à l'égard des infrastructures européennes. Ici aussi, vos questions sont courtes et apparemment anodines. Cependant, la réponse est plutôt longue et compliquée.

Je commencerai par les raisons qui ont conduit la Commission à considérer le projet comme peu crédible au point de le définancer. Je puis vous dire que, dès 2007, les États membres participant à des appels à projets dans le cadre du programme financier 2007-2013 étaient informés qu'en 2010, la Commission européenne procéderait à un *mid-term review* des projets (période 2007–2009).

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

Le 22 octobre 2010, les États membres ont reçu de la Commission européenne, par voie électronique le Map project Portfolio review. Lors de la réunion du TEN-T Financial assistance committee (FAC) du 29 octobre 2010, les États membres ont été informés oralement des résultats de cette révision à mi-terme et quelques documents furent distribués en séance. Au cours de cette réunion, la délégation belge a demandé de plus amples informations, notamment des explications sur les arguments avancés dans le cadre de la révision qui ne sont pas liés directement à la décision de financement.

À cette fin, le SPF Mobilité et Transports a invité la Commission européenne, l'agence exécutive TEN-T et Infrabel à une réunion, qui a par ailleurs eu lieu le 14 décembre dernier, et dont les objectifs étaient les suivants.

Premièrement, avoir une discussion entre Infrabel, la Commission européenne, c'est-à-dire la DG Move et l'agence exécutive TEN-T, et le SPF Mobilité et Transports en ce qui concerne les analyses faites par les services de la Commission européenne dans le cadre du *mid-term review*, comme je l'ai dit tout à l'heure pour les dossiers EuroCap-Rail, Diabolo et Rhin d'acier.

Deuxièmement, détailler les activités du projet qui seront effectivement réalisées à la fin 2015 et qui seront à la base d'une proposition d'adaptation de la décision de soutien européen. Cette proposition devrait intégrer notamment l'extension de la période à la fin 2015, ainsi que les budgets relatifs aux activités effectivement réalisées fin 2015.

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

En ce qui concerne la crédibilité du projet, il est important de préciser que la crédibilité en soi n'est pas remise en cause, mais bien la crédibilité relative au planning initialement prévu. En effet, les délais d'exécution annoncés par Infrabel, auteur du projet et bénéficiaire des subsides, n'ont pas pu être respectés pour diverses raisons. Dès le lancement du MAP 2007-2013 et les appels à propositions y relatifs, il était pourtant clair que la Commission européenne prêterait plus que par le passé une attention particulière au respect des plannings et des estimations budgétaires des projets prioritaires du réseau TEN-T.

Quant à votre question concernant les arguments utilisés par la délégation belge, lors de la réunion du Comité des infrastructures, nous n'avons pas connaissance d'une réunion préparatoire à la décision finale de la commission relative au *mid-term review*. L'Agence et la Commission ont pris la décision sur base des éléments déjà cités et des avis d'experts indépendants.

Aucun dossier n'a dû être représenté dans le cadre du *mid-term review*, mais des informations complémentaires relatives aux budgets et plannings ont bien été fournies en complément des Action Status Reports (ASR) de l'année 2010, c'est-à-dire de l'année de travail 2009.

Nous pouvons considérer que les dossiers initiaux introduits en 2007 pour obtenir des financements dans le cadre du MAP 2007-2013 étaient exempts de tout reproche, étant donné que la Commission européenne les a acceptés et qu'elle a octroyé les subsides sollicités. Les subsides octroyés concernent le projet classique, c'est-à-dire hors gares, électrification en 25 kV, Pendolino et redressement de courbes à Mirwart, et réalisation d'une courbe de raccordement à Libramont.

La réduction du soutien européen a été calculée sur la base de l'ASR 2010 qui faisait mention, avec toutes les réserves d'usage, d'activités complémentaires envisagées par Infrabel, par exemple le passage en 25 kV, courbe de Mirwart et Pendolino sans être approuvées par le gouvernement et qui seraient réalisées en grande partie après 2013. Ces activités devraient donc être extraites de la base du calcul de la déduction.

Il est à noter que ce nouveau sous-projet pourrait faire l'objet d'une nouvelle demande de subsides sur le programme pluriannuel de la Commission européenne 2014–2018, voire même dès 2011 s'il est démontré que les activités pour lesquelles un soutien est demandé sont nécessaires à la poursuite du projet global. Les dossiers de demandes de subsides sont toujours introduits par l'État et au nom de celui-ci. L'administration procède dans les limites de ses moyens à un contrôle préalable de complétude et de qualité des dossiers qui lui sont soumis par les candidats bénéficiaires dont Infrabel.

La confection des dossiers proprement dite est de la responsabilité des candidats bénéficiaires. Infrabel dispose toutefois de l'expérience, de la compétence technique et des moyens nécessaires pour élaborer de grands projets d'investissement et elle assure la maîtrise d'œuvre de leur réalisation. Elle devrait être en mesure de proposer à l'avenir des projets au planning et à l'estimation de base plus réalistes.

Votre question portait sur la possibilité de recours contre cette décision et son utilisation éventuelle par l'État. Lors de la réunion du 14 décembre 2010, la délégation de l'Agence et DG Move ont communiqué qu'en principe, la révision était sans appel et qu'elles n'étaient pas habilitées à négocier une révision de la révision.

Dès cette année 2011, lors des prochains appels à projets, Infrabel pourra toutefois soumettre de nouvelles demandes de soutien européen.

Quant aux conséquences de ces décisions sur les travaux de modernisation, je puis vous dire que ceux-ci suivent leur cours selon le planning prévu en ce qui concerne les ouvrages d'art. Il en va de même pour les travaux de modernisation de l'infrastructure ferroviaire (rails, traverses, ballasts et assainissement de la plate-forme).

En revanche, ceux qui portent sur la ré-électrification en caténaires mixtes subissent des retards de six mois, qui semblent principalement dus aux intempéries hivernales et aux manquements de l'entreprise chargée des travaux pour les tronçons Arlon-Sterpenich et Hatrival-Libramont. Il apparaît clairement que la date de fin de projet renseignée dans le dernier dossier dont dispose l'administration, à savoir 2015, ne sera pas respectée. Et ce, d'autant plus qu'Infrabel étudie d'autres améliorations d'infrastructure de la performance de la ligne, qui pourront faire l'objet du futur plan d'investissement pluriannuel et qui auront un impact certain sur la date de fin de projet et sur son coût global.

La réunion de concertation entre la Commission européenne, l'Agence exécutive TEN-T, l'administration et Infrabel a permis à cette dernière d'élaborer le planning et l'estimation révisée pour l'ensemble du projet jusqu'à son achèvement prévu pour la fin 2016 – hors sous-projet complémentaire éventuel – et pour la sauvegarde des subsides européens jusqu'à la fin 2015.

Voilà, monsieur Gilkinet, ma longue réponse à vos questions et l'explicitation des circonstances qui ont conduit les services de la Commission à rayer une partie des subsides initialement prévus.

09.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse est précise et exhaustive. Je ne peux que vous en remercier.

Par contre, en ce qui concerne les constats posés, c'est-à-dire l'incapacité d'Infrabel à respecter les

plannings, lesquels ont engendré des subventions, cette information ne peut me satisfaire. Je regrette que ces subsides aient été perdus ou, à tout le moins, reportés, puisqu'il subsiste un espoir pour le futur.

Je me permettrai d'interroger la ministre Vervotte à ce sujet précis - c'est à elle qu'était adressée la question – ainsi que sur la capacité d'Infrabel d'introduire un nouveau dossier crédible et surtout, de tenir ses plannings sur cette ligne, qui revêt une importance stratégique et qui est identifiée depuis le début des années 2000, avec la mise en place du projet EuroCap-Rail qui n'avance que trop lentement. Cette ligne connaît de nombreux retards et dispose, aujourd'hui, d'une vitesse commerciale inférieure à celle des années 1950, ce qui est pour le moins paradoxal à l'heure où de plus en plus de nos citoyens décident de prendre le train!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je tiens, tout d'abord, à vous présenter mes meilleurs vœux.

Une enquête réalisée récemment par le VAB a démontré que les automobilistes belges ne connaissaient en moyenne que 50 % du contenu du code de la route. Ce médiocre résultat pose évidemment de nombreuses questions en matière de sécurité. En effet, une méconnaissance du Code de la route augmente les risques d'accident et d'infraction.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous pris connaissance de cette étude du VAB? Partagez-vous cette analyse remettant en cause les connaissances des automobilistes belges en la matière? Comment pourrait-on expliquer cette situation? Existe-t-il des instruments pour résoudre ce problème ou des initiatives permettant de faire face à cette situation, si cette analyse s'avérait exacte? Envisagez-vous des initiatives pour "rafraîchir" les connaissances de nombre de nos concitoyens possédant un permis de conduire?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, à mon tour, je vous souhaite une bonne et heureuse année 2011 ainsi qu'une très bonne connaissance du Code de la route!

Madame Jadin, il est quand même assez délicat de déduire d'une manière générale et sur la base des seuls résultats du test mis en ligne sur le site du club automobile VAB que les conducteurs belges ne connaissent en moyenne que 50 % du Code de la route belge.

Tout d'abord, il n'est pas certain que les personnes qui ont répondu au test constituent un échantillon représentatif de la population des conducteurs. De plus, on m'a dit qu'un certain nombre de questions portaient sur des règles peu pratiquées, voire "détaillistes".

Cela dit, je pense néanmoins que nous devons attacher une grande importance à la connaissance des règles de la circulation. En effet, une fois l'examen théorique passé, les règles du Code de la route ne sont plus enseignées aux chauffeurs. De plus, de nouvelles règles sont régulièrement introduites.

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

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

Outre les campagnes de l'IBSR, les règles spécifiques relatives aux piétons, aux cyclistes, etc., sont rappelées aux stands de l'IBSR et de la police lors de certains événements. Des brochures et dépliants sont édités. Mais je pense aussi aux initiatives nombreuses, par exemple, de clubs automobiles, de sociétés de leasing et autres qui informent régulièrement leurs membres ou clients sur le Code de la route et ses nouveautés.

Je sais également que des initiatives particulières ont été prises par des organisations de seniors et par des communes; c'est entre autres le cas en Flandre. Elles donnent des cours de rafraîchissement pour les

seniors sur le Code de la route.

10.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Comme de coutume lorsque je vous pose une question, vous me répondez de manière exhaustive, mais je partage votre point de vue: cette étude n'est certainement pas exhaustive, mais il valait la peine de poser la question sur l'état des connaissances du Code de la route. En fait, je me réjouis du nombre d'initiatives qui existent.

Je serais heureuse de pouvoir disposer de votre réponse par écrit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

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

11 Questions jointes de

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

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

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op maandag 20 december 2010 werd vrij onverwacht meegedeeld dat de vluchten op Brussels Airport tot en met woensdagochtend afgelast werden. De reden was een tekort aan de-icingvloeistoffen die de vliegtuigen ijsvrij maken. Ondertussen is het 2011, maar op het moment dat ik mijn vraag indiende, was de hele soap nog niet begonnen. Die vond achteraf pas plaats.

Bij normale weersomstandigheden zijn die de-icingvloeistoffen in ruime voorraad aanwezig. Er is een permanente bevoorrading door de producent. Door de recente slechte weersomstandigheden was er massaal gebruikgemaakt van die vloeistoffen en waren de voorraden, onder andere door het vrachtwagenverbod op vele Europese wegen, niet meer aangevuld.

Het gevolg zou geweest zijn dat honderden vluchten aan de grond moesten blijven omdat er onvoldoende de-icingvloeistof was. U heb meteen gereageerd en gezegd dat u verbaasd was dat die vraag naar voren kwam. Ik neem aan dat u nog verbaasder was toen de vraag weer even snel verdween. Kortom, er vallen wel vragen te stellen bij het voorraadbeheer van de-icingvloeistoffen.

Concreet vraag ik u het volgende. Wie is er verantwoordelijk voor de-icing? Zijn er afspraken tussen de federale overheid en de beheerder van de luchthaven inzake de dienstverlening op de luchthaven waar de-icing een rol bij speelt?

Hoe gebeurt het voorraadbeheer? Zijn er richtlijnen om de voorraad te beheren? Is dat correct gebeurd?

Kan een dergelijk tekort aanleiding geven tot schadeclaims van luchtvaartmaatschappijen? Als de luchthaven moet worden stilgelegd, wie moet dan de kosten dragen?

Tot slot, op welke manier kunnen dit soort incidenten in de toekomst worden vermeden?

11.02 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais revenir sur les événements qui se sont produits voici un mois et qui pourraient à nouveau être d'actualité, ce que je ne souhaite pas. J'élargirai la question, ne me limitant pas à la problématique du dégivrage.

Du fait de "montagnes de neige", la pagaille a régné sur nos infrastructures, tant sur nos routes que sur le rail mais je voudrais aussi me focaliser sur Brussels Airport.

Tous les aéroports européens ont simultanément affronté d'importantes chutes de neige, ce qui a fait exploser la consommation de glycol, indispensable afin de dégivrer les avions et permettre un décollage en toute sécurité. Il apparaît que l'on a consommé, en un mois, autant de glycol que durant tout l'hiver dernier. À cette consommation exceptionnelle s'ajoute encore le nombre limité de producteurs ainsi que l'interdiction de circuler pour les camions qui transportent ces produits.

La conjonction de ces facteurs a eu pour conséquence une pénurie généralisée dans les principaux aéroports européens: Londres Heathrow, Francfort, Paris-Charles de Gaulle et, bien entendu, Brussels Airport. Cette pénurie a engendré, à son tour, de nombreuses perturbations allant du retard à l'annulation pure et simple de très nombreux vols.

Au-delà de la question d'éventuelles erreurs dans la gestion des stocks de glycol, c'est avant tout la façon dont a été gérée cette crise qui doit, à mon sens, retenir toute notre attention. En effet, le niveau de désorganisation constaté durant la semaine de Noël est totalement inacceptable, qui plus est pour un aéroport international: une communication de crise calamiteuse, une information aux voyageurs plus qu'insuffisante et la prise en charge catastrophique des passagers.

Pour ce qui est de l'information aux voyageurs, en moins d'une après-midi, nous avons eu droit à plusieurs messages contradictoires allant du plus pessimiste au plus optimiste. À midi, Brussels Airport annonce que l'aéroport sera totalement fermé aux décollages pour quelques jours. Deux heures plus tard, certaines compagnies aériennes communiquent à leur tour et annoncent qu'il n'y a pas de problème et que les vols prévus seront bien maintenus. En fin de journée, un nouveau communiqué de Brussels Airport mentionne laconiquement qu'il se pourrait que certains vols soient effectivement annulés et que les passagers doivent, dès lors, contacter leur compagnie aérienne. Et cela, sans compter votre communiqué de presse pour signaler que vous n'êtes au courant de rien. C'est toujours très rassurant quand on se démène avec son agence de voyage qui, elle non plus, n'est pas au courant!

Au niveau de la prise en charge des "naufragés du ciel", des milliers de personnes ont dû passer au moins une nuit à l'aéroport dans des conditions très difficiles. Là encore, nous avons dû faire face à un manque de coordination et de réactivité de l'aéroport, obligeant ainsi de trop nombreux voyageurs à dormir à même le sol et quasiment sans restauration possible. Ces quelques jours deviendront à coup sûr, madame la présidente, un sujet d'étude pour les étudiants en communication et en gestion de crise dans la rubrique "ce qu'il ne faut jamais faire, à moins de vouloir perdre toute crédibilité".

Étant donné que les hivers seront de plus en plus rigoureux, malgré le réchauffement climatique, j'ose espérer que le fiasco servira de leçon. Il est donc indispensable de s'assurer que l'aéroport mettra en place les mesures appropriées afin d'éviter une telle désorganisation lors d'un prochain épisode neigeux. Tant la gestion aéroportuaire que la communication doivent être revus de fond en comble.

Monsieur le secrétaire d'État, ne serait-il pas opportun, si ce n'est déjà fait, d'effectuer un rapport d'inspection afin de mettre en lumière les manquements manifestes en matière de gestion et de communication? À cet égard, la direction générale Transport aérien serait tout à fait indiquée, ce qui permettrait de ne pas devoir recourir à un cabinet d'audit.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ondanks de positieve cijfers en eindbalans voor 2010 heeft Brussels Airport met een aantal feiten een minder goede pers gehaald.

Ik verwijst niet alleen naar de staking van Belgocontrol, ook de problematiek rond de ontijzelingsvloeistof was echt niet bevorderlijk voor het imago van Brussels Airport.

U hebt de dag zelf meteen gereageerd door te stellen dat uw kabinet pas de dag zelf over dat tekort werd ingelicht tijdens een crisisvergadering. U hebt heel duidelijk gesteld dat de luchthaven niet van overheidswege zou worden gesloten.

In de nasleep daarvan werd erop gewezen dat een Brits minister had verklaard dat hij aan een luchtvaartmaatschappij die reizigers in de kou zou laten staan wegens eigen tekortkomingen boetes zou opleggen. U hebt toen verklaard dat u zelf geen pleidooi houdt voor boetes.

Dat verhaal van de ontijzelingsvloeistof die er 's ochtends niet meer was en er ineens wel bleek te zijn, intrigeert mij toch wel. Wat mij bevreemdt, is dat ik vanuit de sector vernomen heb dat er in België zelf diverse grote producenten zijn van die ontijzelingsvloeistof en dat Brussels Airport die blijkbaar in het buitenland moet halen.

Omtrent deze problematiek verneem ik graag concreet wat de gebruikelijke afspraken zijn omtrent een strategische voorraad aan ontijzelingsvloeistof. Waarom werd pas op de dag dat er problemen waren met de voorraad ontijzelingsvloeistof aan de alarmbel getrokken?

Waren er geen alternatieven beschikbaar? Men heeft mij immers meegedeeld dat er ook in België producenten zijn van ontijzelingsvloeistof.

Wat zijn de eventuele financiële gevolgen? Welke maatregelen werden genomen om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden?

11.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijne heren, de de-icing van luchtvaartuigen of ontijzeling op de luchthaven Brussel Nationaal behoort tot de werkzaamheden van de grondaafhandelingsdiensten waarvoor het aantal verleners in principe niet beperkt is. In principe kan dus elke verlener van de grondaafhandelingsdiensten die in de Europese Unie gevestigd is vrije toegang hebben tot de markt. Ook de zelfafhandeling is toegestaan. In de praktijk zijn op de luchthaven Brussel Nationaal Flightcare en Aviapartner actief op dit domein en regelt DHL de eigen de-icing in zelfafhandeling.

De de-icingdiensten maken deel uit van een contract tussen de betrokken luchtvaartmaatschappij en de verlener van de grondaafhandelingsdiensten. Daarin komen noch de federale overheid, noch de uitbater van de luchthaven tussen.

De voorraad de-icing vloeistof wordt autonoom beheerd door de afhandelaars of de zelfafhandelaars. De voorraad wordt bepaald op basis van historische weergegevens bij gebrek aan een betrouwbare lange termijn weersvoorspelling. Het verbruik van de de-icing vloeistof wordt overigens bepaald door het type vliegtuig en door de weersomstandigheden, een combinatie van temperatuur, neerslag, luchtvochtigheid, lengte van de vriesperiode, enzovoort.

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

L'aéroport de Bruxelles a accueilli au total 23 vols à destination d'Heathrow. En temps normal, l'aéroport de Bruxelles compte environ 600 vols par jour, départs et arrivées réunis. Ces 23 vols supplémentaires représentent donc un surplus de 3 à 4 % et ne peuvent avoir comme conséquence un manque de produits de dégivrage, le glycol. De plus, la plupart de ces avions déviés se trouvaient toujours à l'aéroport de Bruxelles le matin du 20 décembre du fait que TBAC ne les considérait pas comme prioritaires quant au dégivrage.

De omstandigheden van de maand december 2010 inzake de-icingactiviteiten waren redelijk extreem. De vraag naar vloeistof lag in een maand hoger dan die van de voorbije volledige winters. In combinatie met een dagenlang rijverbod voor vrachtwagens op een deel van het Franse wegennet en het voorgenomen besluit van de Franse overheid om de productie op te vorderen voor gebruik op de Franse luchthavens heeft dit alles geleid tot een verwachte schaarste aan de-icingvloeistof op niet enkel de luchthaven Brussel-Nationaal, maar ook op andere Europese luchthavens.

Il est vrai que le manque de concertation sur la pénurie de glycol a provoqué une crise et une communication inadéquate.

Au sujet des autorités, je peux vous dire que la Direction générale Transport aérien (DGTA) a été avertie le lundi 20 décembre à 8 h 45 par TBAC d'un manque probable de glycol et a participé à la réunion de crise convoquée par TBAC le même jour à 10 h 00. J'ai personnellement été informé de la situation à la fin de cette réunion de crise.

Op dat ogenblik heb ik geweigerd de luchthaven te sluiten.

Of het tekort aanleiding kan geven tot schadeclaims, hangt natuurlijk af van de bepalingen die daarover opgenomen zijn in het contract dat de luchtvaartmaatschappij met een verlener van grondafhandelingsdiensten heeft afgesloten. De kosten voor voorvallen als in december 2010 kunnen hoog oplopen. Alleen al voor TBAC bedraagt het verlies ongeveer 1 miljoen euro per dag dat de luchthaven stilligt.

Extreme omstandigheden zoals die in december 2010 werden vastgesteld, kunnen moeilijk voorspeld worden. Om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen heeft alvast één afhandelaar zijn opslagcapaciteiten voor de-icingvloeistof op de luchthaven verhoogd.

Je compte prendre des mesures afin de pouvoir garantir à l'avenir une gestion plus efficace des réserves de glycol ainsi qu'un fonctionnement sans interruption de l'aéroport. Je demanderai à TBAC d'inclure à l'avenir dans leurs conditions d'utilisation des installations aéroportuaires les normes de qualité de disposition à ce sujet.

Voilà, madame la présidente, mes réponses aux questions posées par mes collègues.

11.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het was een uitzonderlijke gelegenheid met heel wat problemen tot gevolg. Toch moeten wij er alles aan doen om dat in de toekomst te vermijden. Ik heb een aantal zaken gehoord die de kans verminderen dat het zich opnieuw zou voordoen. In de toekomst moeten we waakzaam blijven. We moeten de sluiting te allen tijde kunnen vermijden, gezien de hoge kostprijs ervan.

11.06 André Frédéric (PS): Je remercie le secrétaire d'État pour le caractère complet de sa réponse. On voit bien quelles sont les responsabilités établies en matière d'approvisionnement. Des décisions sont prises pour augmenter les stocks. On peut s'en réjouir pour les situations ultérieures.

Pour ce qui est de la communication, vous avez qualifié "d'inadéquate" une communication qui m'avait semblé assez déplorable, soit! À cet égard, la Direction générale du Transport aérien a-t-elle été chargée d'un rapport d'inspection sur la communication? Ou s'est-on limité à chercher des solutions aux problèmes concrets de stock et de produit de dégivrage?

11.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai sèchement refusé de fermer l'aéroport et j'ai fait savoir, tant à Aviapartner qu'à Flightcare, qu'ils n'avaient qu'à se débrouiller. Ils savaient que ces jours-là et les jours à venir, il y aurait des problèmes climatiques. Ce n'était pas une surprise! Je sais qu'Aviapartner a immédiatement fait appel à ses réserves situées à Düsseldorf en Allemagne. Très étonnamment, à partir du moment où Aviapartner annonçait qu'ils allaient faire venir le produit d'Allemagne, DHL faisait savoir, quelques heures après, qu'ils avaient encore une réserve qui leur permettait de continuer deux à trois jours. Ensuite, deux à trois heures plus tard, ce fut au tour de Flightcare d'annoncer avoir trouvé les quantités nécessaires. Du fait de mon attitude assez sèche et déterminée, ils ont pu soudainement se débrouiller.

Entre-temps, ils ont activé, dans une certaine mesure, le réapprovisionnement. J'ignore comment et où ils ont trouvé le produit mais ils l'ont trouvé. Ils ont été prévenus que, même à l'avenir, ils ne doivent jamais venir me trouver pour avoir, au départ des autorités politiques, une excuse pour fermer l'aéroport, avec toutes les conséquences, sur le plan financier, pour les opérateurs et, sur le plan personnel, pour les voyageurs.

11.08 Tanguy Veys (VB): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord en voor zijn wat stugge houding die hij heeft aangenomen tegenover degenen die aandrongen op sluiting van de luchthaven. Dat is een beetje het voordeel van een oude rot te zijn: een jongere minister of staatssecretaris zou zich misschien wat laten opjagen. Ook dat heeft toch nog zijn voordelen.

De **voorzitter:** Die laatste woorden zijn voor uw eigen rekening, "oude rot".

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

12.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, collega's, in de begroting van 2010 is een bedrag ingeschreven voor de overheveling van de ombudsdienst van de NMBS naar de FOD Mobiliteit en Vervoer. De nodige kredieten werden opgenomen in de begroting van de FOD Mobiliteit, namelijk 1,412 miljoen euro, en afgetrokken van de exploitatietoelage van de NMBS-holding. Bij de begrotingsbesprekingen bleek echter dat de transfer niet is gerealiseerd en de begrotingsbeweging werd teruggedraaid.

Wat is de oorzaak van het feit dat de begroting wordt teruggedraaid? Gaat het om een logistiek probleem of was er een begrotingstechnisch aspect en heeft het helemaal niets te maken met de achterliggende gebeurtenissen die hadden moeten plaatsvinden?

Wat was de reden voor het overbrengen van de ombudsdienst van de holding naar de FOD Mobiliteit? Is dat eventueel een verplichting van Europa of hoe moeten wij dat lezen?

Een ombudsdienst bestaat volgens mij vooral uit mensen. Hoeveel mensen werkten op die dienst bij de holding? Waren er voorbereidingen getroffen voor het overbrengen van de dienst, dan wel de personeelsleden?

Tot slot, wat gebeurt er met dat geld, vermits die 1,412 miljoen euro uit de begroting is teruggenomen? Krijgt de holding hierdoor haar exploitatietoelage terug? Zal zij die taken blijven uitvoeren? Of blijft het budget ingeschreven bij de FOD Mobiliteit?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Vandeput, de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen heeft het principe in het leven geroepen om bij de FOD Mobiliteit en Vervoer een ombudsdienst van de spoorwegen op te richten, waarvan het toepassingsveld de activiteiten betreft van de NMBS-spoorweggroep en van andere spoorwegbedrijven dan de NMBS die actief zijn op het vlak van het spoorwegvervoer. Dat laatste is een belangrijke passage. Dat toepassingsveld is derhalve ruimer dan voor de ombudsdienst van de NMBS-groep, wat uiteindelijk alle treinreizigers ten goede komt.

De uitbreiding van het toepassingsveld vloeit voort uit het EG-reglement 1371 van 2007 omtrent de rechten en de plichten van de reizigers.

De huidige ombudsdienst is samengesteld uit twee ombudsmannen en tien medewerkers. De Ministerraad heeft het ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd dat de overgangsregels vastlegt betreffende de functionering van de ombudsdienst van de spoorwegen, waarvan het personeelsbestand vastgelegd is op twee ombudsmannen en tien medewerkers.

Om de financiering van die ombudsdienst van de spoorwegen te verzekeren, voorzag de begroting van 2010 in een kredietoverdracht van de NMBS-groep naar de FOD Mobiliteit. Aangezien de daadwerkelijke inwerkingstelling van die ombudsdienst echter niet heeft plaatsgevonden in 2010, werden eind 2010 de stappen gezet om die kredietoverdracht te laten terugstorten naar de NMBS-groep.

Ik hoop dat die ombudsdienst in 2011 wel degelijk gerealiseerd zal kunnen worden op het niveau van de FOD en met overdracht, opnieuw, van de kredieten.

12.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Dat verschaft in elk geval duidelijkheid over wat er precies is gebeurd. Alleen kennen wij niet de oorzaak waarom de overdracht of de overgang van de diensten nog niet is gebeurd.

12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De oorzaak is dat er een nieuw onderzoek nodig is in verband met de statuten van de betrokken personeelsleden, zodat de betrokkenen achteraf niet met problemen in verband met hun persoonlijk statuut af te rekenen krijgen.

12.05 Steven Vandeput (N-VA): Zullen die mensen dan worden gedetacheerd of krijgen zij een nieuw statuut? Of bent u daarmee bezig?

12.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Daar zijn wij mee bezig. Dat willen wij uitklaren.

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

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhouding tussen het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen en de gerechtelijke instanties" (nr. 1840)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhouding tussen de controletaken van DVIS en Infrabel" (nr. 1841)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de externe expertisebronnen van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 1842)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van een nieuwe entiteit 'spoorwegcoördinatie' binnen de FOD Mobiliteit" (nr. 1843)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 1844)
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het wetsontwerp tot invoering van een systeem van administratieve sancties bij het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen" (nr. 1845)

13 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relations entre l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires et les autorités judiciaires" (n° 1840)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relations entre les missions de contrôle du SSICF et d'Infrabel" (n° 1841)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les sources d'expertise externes de l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires" (n° 1842)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la création d'une nouvelle entité 'coordination du rail' au sein du SPF Mobilité" (n° 1843)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires" (n° 1844)
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet de loi instaurant un système de sanctions administratives au sein de l'organisme d'enquête pour les accidents ferroviaires" (n° 1845)

13.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen opgesteld na uw voorstelling en die van de FOD Mobiliteit op 17 november, omdat dit uiteraard een zeer goede presentatie was van al de dingen die gebeurd waren, maar gelijktijdig bij mij een aantal punctuele vragen deed ontstaan waarvoor ik in de commissie Spoorwegveiligheid geen mogelijkheid vond om ze alsnog te stellen. Gezien de belangrijkheid van de informatie, achte ik het wijselijk om mijn vragen alsnog te stellen in de commissie voor de Infrastructuur.

Ik begrijp dat de diensten die vragen hebben samengevoegd omdat zij allemaal gaan over het onafhankelijke onderzoeksorgaan en dergelijke. Ik hoop dadelijk te horen dat u toch antwoordt op de punctuele vragen dienaangaande.

Met betrekking tot de coördinatieproblemen tussen het onderzoeksorgaan en de gerechtelijke informatieverzameling wordt door de FOD Mobiliteit gepleit om aan het onderzoeksorgaan de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie toe te kennen omdat dit een en ander zou vereenvoudigen in het onderzoek. Ik zal mijn vragen niet volledig lezen want ik denk dat u mijn vragen voorbereid hebt. De vraag hier is specifiek. Er wordt een buitenlands voorbeeld bestudeerd, heeft men toen gezegd. Kunt u meer specificaties geven omtrent dat voorbeeld?

Een tweede punctuele vraag gaat over iets wat tijdens de commissievergadering bijna klonk als een verwijt aan Infrabel, met name dat zij een groot aantal controles zelf zouden uitvoeren waardoor zij activiteiten uitvoeren die gelijkaardig zijn aan die van DVIS. Er zouden momenteel – of misschien is dat ondertussen voorbij – onderhandelingen aan de gang zijn tussen DVIS en Infrabel. Kunt u hierover een beetje meer details geven?

Met betrekking tot de externe expertisebronnen waarop een beroep wordt gedaan om het verslag op te maken van het onafhankelijk onderzoeksorgaan, met name de NMBS, wordt echter niet gespecificeerd over welke entiteit het gaat binnen de NMBS op het gebied van spoorwegtechnologie. Er is ook een onafhankelijk expert voor het onderzoeksluik en het bedrijf DDALE voor de analyse van de menselijke factor. Hiervoor is een uitzonderlijke dotatie van 525 000 euro door de regering toegekend meteen na de ramp in Buizingen.

Ook daarover heb ik een aantal specifieke vragen gesteld, waarop ik graag een antwoord van u krijg, mijnheer de staatssecretaris.

Uit de presentatie van de FOD Mobiliteit bleek nogmaals dat men voorstander is van het oprichten van een nieuwe entiteit. Dit vind ik toch wel belangrijk. Wij spreken nu al over entiteiten waarvan wij de naam nauwelijks uitgesproken krijgen en waarvan de juiste bevoegdheid nog duisterder is. Zo zijn er bijvoorbeeld DVIS en het onafhankelijke onderzoeksorgaan. Nu zou men ook pleiten voor een entiteit Spoorwegcoördinatie. Wat is uw visie ter zake?

Het onafhankelijk onderzoeksorgaan heeft in 2010 twee onderzoeken gestart, waarvan een werd afgerond en een ander nog niet afgerond zou zijn. Er wordt gewag gemaakt van een onderzoek naar een ernstig ongeval en een zonder ernstig ongeval. Wij zouden hopen dat er inderdaad maar twee ongevallen gebeurd zijn in 2010, maar dat is niet het geval. Wanneer wordt de uitslag van die onderzoeken eindelijk bekend gemaakt? Dit is een vraag van de achterban.

Tot slot, mijnheer de staatssecretaris, blijkt er een wanverhouding te bestaan tussen de controles van Infrabel en gelijkaardige activiteiten van DVIS. Daar heb ik daarnet ook al een vraag over gesteld. De Belgische wetgeving voorziet er eigenlijk niet in die controlerende taken van Infrabel over te dragen aan de nationale veiligheidsinstantie, de DVIS. Kunt u daarover enige duidelijkheid scheppen?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, de vragen lijken simpel maar zijn in wezen complex en het antwoord is tegelijk complex en delicaat. Ik zal er derhalve over waken om bepaalde zaken samen te brengen.

Ik heb wel uw zes vragen logisch in drie groepen verdeeld, mijnheer Vandeput. Ik heb uw vragen nr. 1840, nr. 1842 en nr. 1844 samengenomen, omdat deze min of meer in hetzelfde hoekje moeten worden gesitueerd.

Op uw vraag nr. 1840 over de verhouding tussen het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor en de gerechtelijke instanties kan ik u zeggen dat het onderzoeksorgaan in de loop van mei 2010 bilaterale contacten had bij een studiebezoek in Frankrijk. Dit contact werd aangevuld met een uitwisseling van informatie over de samenwerking tussen de gerechtelijke instanties en het onderzoeksorgaan in Luxemburg in september 2010 en nogmaals in Frankrijk in november 2010.

Het onderzoeksorgaan in Frankrijk ressorteert onder het Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer. In Luxemburg valt het onder de Administration des Enquêtes Techniques voor onderzoeken die betrekking hebben op ernstige ongevallen in de luchtvaart, maritiem vervoer, binnenvaart en spoorvervoer onder het Ministère du Développement Durable et des Infrastructures.

De onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan in België is in overeenstemming met de richtlijn 2004/49. Ik citeer de artikelen die er betrekking op hebben.

Het artikel 21, §1, luidt als volgt: "Elke lidstaat ziet erop toe dat de in artikel 19 bedoelde onderzoeken naar ongevallen en incidenten worden verricht door een permanent orgaan. Dit orgaan is wat betreft zijn organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en aangemelde instanties en andere partijen waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie en van

spoorwegregelgevers.”

Artikel 21, §2, bepaalt: “Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de in het eerste lid bedoelde organisaties en krijgt daartoe voldoende financiële middelen. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.”

Het onderzoeksorgaan dient, zoals zijn buitenlandse collega's, zijn onafhankelijkheid te behouden. Het is ondenkbaar om dat binnen het parket op te nemen. Het onderzoeksorgaan en Justitie hebben immers een andere opdracht. Het onderzoeksorgaan heeft als opdracht op een onafhankelijke manier de waarheidsvinding te doen, met als doel gelijkaardige ongevallen in de toekomst te vermijden en hun eventuele gevolgen te milderen. Het vaststellen van verantwoordelijkheden behoort niet tot de opdracht van het onderzoeksorgaan, maar wel tot die van Justitie. Ik meen dat dit een klaar en duidelijke scheiding van de verantwoordelijkheden is.

Ik heb een brief aan mijn collega van Justitie gericht om de oprichting te vragen van een werkgroep teneinde een memorandum of understanding op te stellen en desgevallend een wetswijziging voor te stellen. Dat memorandum of understanding heeft tot doel tussen beide een systematische en gestructureerde samenwerking op het gebied van het onderzoek vast te leggen, zoals bijvoorbeeld de toegang tot de plaats van het onderzoek, de organisatie van het onderzoek op de plaats van het ongeval, de beschikbaarheid en uitwisseling van informatie, het verzamelen van onderzoeksmateriaal en bewijzen in samenspraak tussen de gerechtelijke instanties en het onderzoeksorgaan, de toegang tot verhoren, enzovoort.

Twee zaken moet men goed in gedachten houden, namelijk de vaststelling van de verantwoordelijkheid en de manier waarop men alles moet organiseren om in de toekomst ongelukken te vermijden. Dat zijn de conclusies die eruit getrokken moeten worden.

Wat uw vraag nr. 1842 betreft, het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor heeft momenteel vijf fulltime equivalenten in dienst, namelijk een hoofdonderzoeker, een onderzoeker, die sedert 1 november 2010 in dienst is, twee attachés die sinds 1 december 2010 in dienst zijn, en een administratieve kracht. Zoals bepaald in de richtlijn 2004/49 en de wetgeving die haar omzetting garandeert, laat het onderzoeksorgaan zich bijstaan door externe experts.

Bij het onderzoek naar het ongeval in Buizingen zijn totnogtoe volgende externe deskundige betrokken.

Een onafhankelijke deskundige die aanzienlijke ervaring heeft in het spoor en het uitvoeren van onderzoek na een ongeval. Voor de keuze van deze deskundige werd de volgende procedure toegepast: Belgorail werd in januari 2010 aangesteld naar aanleiding van een vooraf onderhandelde procedure zonder bekendmaking om een lijst van deskundigen samen te stellen. Belgorail heeft aan het onderzoeksorgaan van de FOD een lijst van deskundigen overhandigd. De onafhankelijke deskundige werd uit deze lijst gekozen.

Dan zijn er drie deskundigen geweest van de NMBS-Holding. De deskundigen van de NMBS-Holding hebben een grote technische expertise betreffende spoorwegongevallen en worden op basis daarvan betrokken bij het onderzoek. De NMBS-Holding stuurt het onderzoek evenwel niet aan en komt helemaal niet tussen bij het formuleren van de conclusies en aanbevelingen. Er is dus geen sprake van belangenvermenging. Er nemen geen deskundigen van de NMBS of van Infrabel deel aan het onderzoek.

Vervolgens zijn er nog drie deskundigen in menselijke en organisatorische factoren in risicobeheer, leden van een bedrijf. Dit bedrijf onderzoekt de impact van de menselijke factor. De voorziene studie menselijke factor heeft tot doel het geheel van de factoren te verkennen die betrekking hebben op personen, namelijk de psychologie, de graad van voorbereiding, de waakzaamheid en de organisatie waarbij gedacht wordt aan de werkorganisatie, de sociale aspecten, enzovoort, die het gedrag en de reactie van hun systeem kunnen beïnvloeden op het gebied van de veiligheid. Om te bepalen hoe aanleg en omgevingsvoorwaarden mee bepalend zijn moet onderzoek worden gedaan naar de verschillende subjectieve factoren, fysiek en psychisch, en de omgevingsfactoren die een impact kunnen hebben op de menselijke factor en die op deze wijze de waarschijnlijkheid van een ongeval verhogen.

Wat betreft de gunning van de contracten dient men er steeds rekening mee te houden dat deze materie sterk gespecialiseerd is en dat er dus weinig deskundigen zijn. Het bedrijf werd aangesteld op basis van een vooraf onderhandelde procedure zonder bekendmaking en zonder een beroep te doen op de concurrentie op basis van de wet van 24 december 1993, artikel 17, §2, 1, rubriek f. Een studie op dit niveau moet

uitgevoerd worden door gekwalificeerd personeel zoals ergonomen, psychologen, enzovoort met significante ervaring.

Op basis van de gevraagde specialisatiegraad en de vraag naar een kwaliteitsvolle en betrouwbare verslaggeving voor de spoorsector en de Europese instanties is de keuze gegaan naar de genoemde firma.

Deze firma is in verschillende sectoren, zoals luchtvaart en spoorvervoer, zeer actief in ongevallenpreventie en incidentpreventie. De collega's uit Frankrijk en Luxemburg lieten haar naar aanleiding van het spoorwegongeval te Zoufftgen op 11 oktober 2006 een onderzoek van dezelfde omvang uitvoeren met een gunstig resultaat.

Van het bedrag van 525 000 euro voorziene kosten voor externe expertise in het kader van het onderzoek van het spoorongeval te Buizingen werd tot nu toe een totaal bedrag van 150 191,25 euro besteed.

Wat uw vraag nr.1844 betreft, het volgende. Volgens artikel 5 van de wet van 19 december 2006 wordt een ernstig ongeval als volgt gedefinieerd: "Elke botsing of ontsporing van treinen waarbij tenminste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of die grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaken, of een soortgelijk ongeval dat duidelijke consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of voor het veiligheidsbeheer." Onder grote schade wordt verstaan: "Die onmiddellijk door een onderzoeksinstantie op een totaal van ten minste 2 miljoen euro kan worden geraamd."

Een ongeval wordt dus niet vanaf een welbepaald aantal dagen verstoring van het treinverkeer als ernstig bestempeld.

Elk onderzoek begint met een verzameling van gegevens, technische gegevens en bewijzen, verklaringen en getuigenissen. Uitgaande van de verzamelde gegevens werkt het onderzoeksorgaan een aantal hypothesen en scenario's uit. Daarbij wordt geen enkele denkrichting bevoordeeld of uitgesloten. Een onderzoek is een proces van lange adem dat de verzameling en het aandachtig onderzoeken van talrijke elementen impliceert op basis waarvan men soms op zoek moet naar andere informatie of aanvullende informatie.

De structuur van het onderzoeksrapport is bepaald in bijlage 3 van de wet van 19 december 2006. In grote lijnen geeft dit het volgende.

Ten eerste, een samenvatting van het onderzoeksrapport. Ten tweede, de feitelijke beschrijving van het voorval, inclusief het functioneren van de hulp- en nooddiensten.

Ten derde, de rapportering van de diverse onderzoeken, bijvoorbeeld betreffende de getuigenissen, het veiligheidsbeheerssysteem, de in de periode van het ongeval geldende wet en regelgeving, de werking van het rollend materieel en de installaties, de documentatie over de operationele systemen, de interface mens-machine en eerdere soortgelijke voorvallen.

Ten vierde, op basis van de vorige drie punten komt men tot een discussie en een conclusie.

Ten vijfde, vervolgens wordt beschreven welke maatregelen reeds werden genomen.

Ten zesde, worden aanbevelingen gedaan om in de toekomst gelijkaardige incidenten te vermijden.

Het onderzoeksorgaan leidt zijn onderzoek met een volledige onafhankelijkheid. Ik kom dus niet tussen in dat onderzoek. Volgens de hoofdonderzoeker is het momenteel niet mogelijk om de datum van afsluiting van het onderzoek naar het ongeval van Buizingen vast te leggen.

Tot daar uw eerste drie vragen, mijnheer Vandeput.

Ik heb ook uw vragen nrs. 1841 en 1845 samengevoegd over de verhouding tussen de controletaken van DVIS en Infrabel.

Ten eerste, wat de onderhandelingen tussen DVIS en Infrabel betreft, op basis van artikel 27 van de wet van 6 december 2006 voert Infrabel, in zijn hoedanigheid van infrastructuurbeheerder, het toezicht uit op de

treinen en op het veiligheidspersoneel van de operatoren. Dit vormt de curatieve controles van Infrabel. Wanneer de spoorweginfrastructuurbeheerder vaststelt dat het gebruikte materieel of het veiligheidspersoneel de veiligheid van het spoorverkeer in het gevaar brengt, kan hij de nodige maatregelen nemen, met inbegrip van het verbieden van het verkeer.

Naar aanleiding van de audit van het Europees Spoorwegbureau op vraag van de bijzondere parlementaire commissie heeft het Europees Spoorwegbureau erop gewezen dat de veiligheidsinstantie op basis van artikel 16.3 de taak van toezicht op de toepassing van de regelgeving niet mag uitbesteden aan de infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende overheid. De controles, uitgevoerd door Infrabel, op basis van artikel 27 van de geciteerde wet vallen niet onder toepassing van de controles die DVIS moet doen in toepassing van artikel 16 van de geciteerde richtlijn.

Momenteel wordt onderzocht welke controles, uitgezonderd die bepaald in artikel 27, door Infrabel worden uitgevoerd en hoe de veiligheidsinstantie deze taken op termijn kan overnemen. Er wordt dus tot nu toe niet onderhandeld tussen DVIS en Infrabel.

Er was een vraag over de DVIS als controleur van de overheidsbedrijven. De overheidsbedrijven en de privéondernemingen worden door de veiligheidsinstantie op een identieke wijze opgevolgd. Dit is een fundamentele vereiste, opgedragen door de veiligheidsrichtlijn.

De controletaken van de DVIS zijn onafhankelijk van de opdrachten van openbare dienstverlening van de overheidsbedrijven en gebeuren op een uiterst objectieve en neutrale manier.

Voor de controle van het eigen veiligheidsbeleid van Infrabel verwijs ik naar artikel 4.3 van de veiligheidsrichtlijn, waaruit ik citeer: "De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen." Zij zijn dus zelf verantwoordelijk voor het nemen van de nodige risicobeheersmaatregelen. Bijgevolg is Infrabel wel degelijk verplicht een eigen veiligheidsbeleid te voeren. De veiligheidsinstantie moet erop toezien dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming de nodige maatregelen nemen om het spoorvervoer op een veilige manier te laten verlopen.

Over DVIS als toezichthouder van Infrabel kan ik u antwoorden dat het de volle verantwoordelijkheid van de veiligheidsinstantie is om een toezichtprogramma op te stellen. Dit programma bestaat uit de monitoring van de interne audits en de inspecties en controles van Infrabel. Indien nodig kan dit worden aangevuld met bijkomende audits, inspecties en controles van DVIS zelf.

Ten slotte komen wij aan uw vraag nr.1843 omtrent de nieuwe entiteit Spoorwegcoördinatie binnen de FOD Mobiliteit. De Europese richtlijnen voorzien in de aanwezigheid van een nationale veiligheidsinstantie van de spoorwegen, van een regulator, van een onderzoeksorgaan en een infrastructuurbeheerder die onafhankelijk is van de spoorwegondernemingen. Elkeen heeft een duidelijk omschreven rol te vervullen. Het draait er niet om te weten wie het laatste woord heeft, maar ervoor te zorgen dat dit raderwerk van actoren een goed geolied geheel vormt.

Het voorstel van de FOD Mobiliteit en Vervoer om een coördinatieorgaan op te richten past in de wil om een overlegplatform te creëren waar de diverse actoren elkaar kunnen ontmoeten teneinde de stand van zaken te bepalen en uit te wisselen over de voortgang, de moeilijkheden en de manier waarop de problemen kunnen worden opgelost.

Door deze opdracht aan de FOD toe te vertrouwen, kan men garanderen dat alle spoorwegoperatoren er hun plaats zullen hebben. Dit is niet onbelangrijk binnen de context van de vrije spoorwegmarkt. Zoals ik het reeds tijdens mijn uiteenzetting heb uitgelegd, is een overkoepelende structuur die beperkt is tot de NMBS-Groep in strijd met de Europese richtlijnen. Het zou dan ook niet lang duren voor dit ingevolge de niet-naleving van de vrije concurrentie tussen de spoorwegondernemingen, tot een ingebrekestelling door de Europese Commissie zou leiden.

De samenwerking tussen de DVIS en het onderzoeksorgaan wordt geregeld door artikel 25 van de veiligheidsrichtlijn. DVIS is verantwoordelijk voor de follow-up van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan. Het ligt dus voor de hand dat het onderzoeksorgaan en de veiligheidsinstantie vooraf overleggen over de doeltreffendheid en de technische en economische haalbaarheid van de aanbevelingen zoals door ERA aanbevolen.

Het gebeurt ook dat de schriftelijke aanbevelingen van het onderzoeksorgaan niet genoeg werden gevolgd of niet de volledige resultaten op het terrein opleverden. Voor een goede coördinatie moeten de verschillende actoren worden samengebracht zodat de communicatie, de samenwerking en het zoeken naar constructieve oplossingen voor bestaande problemen wordt gestimuleerd.

Wat de rol van Infrabel betreft, deze is eveneens vastgelegd in de wetteksten. Zo krijgt Infrabel op grond van artikel 18 van de wet van 19 december 2006 een coördinerende rol inzake veiligheid ten aanzien van de spoorwegondernemingen die zijn netwerk gebruiken.

Deze coördinatieopdracht maakt deel uit van zijn veiligheidsbeheersysteem. De oprichting van een platform dat openstaat voor de verschillende onafhankelijke instellingen binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de NMBS-Groep maar ook voor de nieuwe spoorwegoperatoren is misschien geen wondermiddel dat alle problemen plots zal oplossen, maar het is volgens mij wel een nuttig instrument om vooruitgang te boeken bij de verwezenlijking van onze gemeenschappelijke doelstelling, te weten dag na dag de veiligheid van de spoorweggebruikers in België waarborgen.

Tot daar een lang en ingewikkeld antwoord op de ingewikkelde vragen van de heer Vandeput.

13.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het doet in ieder geval deugd om vast te stellen dat er klaarblijkelijk hard gewerkt wordt sinds het ongeval in Buizingen, aan het uitbouwen van de verschillende organen die nodig zijn en aan het afbakenen van de juiste verantwoordelijkheden die eenieder draagt in dit verhaal.

Ik juich ook toe dat men effectief – ik denk ook aan de voorbeelden die u aanhaalt van Frankrijk en Luxemburg – in het buitenland gaat leren hoe men het daar doet en daaruit probeert conclusies te trekken.

Vervolgens, de stap die u zette naar uw collega van Justitie voor het totstandkomen van een memorandum of understanding kan snellere onderzoeken en duidelijker bevoegdheden op de plaats van het onheil in de toekomst alleen tegemoetkomen.

Wat betreft de specifieke vragen over het uitblijven van resultaten van onderzoeken vind ik het jammer dat er bijna een jaar na datum zelfs nog geen zicht is op het rapport over Buizingen. Daar zal toch uiteindelijk in worden aangegeven op welke manier er al dan niet verantwoordelijkheid toe te kennen is, zodat men in elk geval de oorzaak van het specifieke ongeval aldaar kent. In die zin denk ik dat de slachtoffers en de nabestaanden samen met mij teleurgesteld zullen zijn over dat deel van uw antwoord. Nu begrijp ik dat de onderzoekende organen onafhankelijk moeten zijn en dat het moeilijk is om druk uit te oefenen om dat sneller te laten gaan. Ik hoop echter dat ook zij een deel van deze uiteenzetting zullen meenemen in wat zij dagdagelijks lezen. Misschien zullen zij er zich daardoor toe aangezet voelen om zich te begeven naar de volgende stap en zo snel mogelijk naar de aanbevelingen en de publicatie van hun rapport.

Met betrekking tot uw antwoord op mijn vraag nr. 1843 over een extra orgaan ben ik het volledig met u eens dat er duidelijkheid moet zijn omtrent de verschillende verantwoordelijken. De wet baken duidelijk af wie waarvoor verantwoordelijk is in heel dit verhaal. Dat is perfect. Mijn vraag was in die zin geformuleerd dat ik er zelf nogal weigerachtig tegenover sta als diensten aankomen met nog een extra dienst boven de verschillende organen die er al zijn om daardoor een en ander zegge beter te regelen.

Daar twijfel ik aan. Ik geloof wel dat uw platform binnen de FOD Mobiliteit mogelijk moet zijn maar dan eerder door een iemand specifiek verantwoordelijk te maken voor die coördinerende rol dan door er nog maar eens een extra dienst voor op te richten.

Ik vind het normaal dat Infrabel als infrastructuurbeheerder eigen controles uitvoert. Zij zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor wat er op hun net gebeurt. Dat ze hun eigen controles uitvoeren vooraleer toegang te verlenen tot het net vind ik redelijk normaal. Door het rapport van de ERA zijn er misverstanden ontstaan. DVIS zal effectief moeten overgaan tot het ontwikkelen van eigen programma's om de controles uit te voeren die zij nuttig acht. Als u in dat verband steun nodig hebt dan staan wij klaar om u te helpen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.16 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.16 heures.*