

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

du

MARDI 10 MAI 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 10 MEI 2011

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.
La séance est ouverte à 14.25 heures et présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: De eerste vraag is van de heer Veys.

Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik heb een vraag over de regeling van de werkzaamheden. Kunt u mij zeggen waarom vraag nr. 3400 van de heer Van der Maelen en vraag nr. 3516 van mijzelf, niet werden samengevoegd?

De **voorzitter**: Blijkbaar is er inhoudelijk een verschil.

Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, is het niet mogelijk om beide vragen samen te behandelen?

De **voorzitter**: Als de minister het daarmee eens is, is dat voor mij geen probleem. U moet weten dat wij dit altijd met het kabinet van de minister bespreken, samen met de commissiesecretarissen. Er moet immers ook naar de inhoud worden gekeken. In dit geval is het geen probleem.

De heer Van der Maelen zal iets later aanwezig zijn.

01 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe tarievenstructuur voor Brussels Airport" (nr. 3197)

01 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle structure tarifaire à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3197)

01.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal is naar de Raad van State gestapt tegen de nieuwe tarievenstructuur. Mijn vraag dateert van begin maart. In januari van dit jaar zou u als staatssecretaris voor Mobiliteit deze nieuwe structuur uitgetekend hebben.

In december van vorig jaar besliste de regulator dat voor de periode 2011-2016 de taksen die de Brussels Airport Company aanrekent aan luchtvaartmaatschappijen en reizigers jaarlijks maar mogen stijgen met de index minus 0,55 %. De Brussels Airport Company had de index plus 0,9 % voorgesteld, maar volgens de regulator rekent de luchthavenuitbater te veel kosten door. U zou in januari een nieuw voorstel hebben uitgewerkt dat door de regering in KB's werd gegoten.

De nationale luchthaven mag de tarieven verhogen met de index plus 0,40 %. Het tarief zal jaarlijks verhoogd worden met 0,28 % zodat men aan het einde van de rit uitkomt op de index plus 0,68 %, zo meldde de luchthavenuitbater in januari 2011.

Volgens mediaberichten op dat moment heeft de regulator bij de Raad van State een verzoek tot schorsing en vernietiging ingediend tegen uw voorstel. Het orgaan meent dat u uw bevoegdheden hebt overschreden door zelf nieuwe tarieven uit te schrijven en dat u de regelgeving zoals u die zelf uitwerkte, niet respecteert.

Bent u van oordeel dat u met de nieuwe tarievenstructuur van Brussels Airport zoals bekend begin maart,

uw bevoegdheden hebt overschreden. Welke maatregelen werden eventueel genomen conform de kritiek daarop? Als er geen maatregelen werden genomen, waarom niet?

Bent u van oordeel dat u met de nieuwe tarievenstructuur voor Brussels Airport de regelgeving die u zelf uitwerkte, niet hebt gerespecteerd? Zo ja, op welk vlak? Werden er eventuele maatregelen genomen? Zo nee, waarom niet?

Werden er maatregelen genomen naar aanleiding van het feit dat de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal naar de Raad van State is gestapt tegen de nieuwe tarievenstructuur voor Brussel Airport? Zo ja, welke maatregelen? Zo nee, waarom niet?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, laat mij toe eerst even de context te schetsen. De richtlijn 2009/12/EG van 11 maart 2009 inzake de luchthavengelden bepaalt dat een onafhankelijke toezichthoudende autoriteit kan optreden in geval geen akkoord is bereikt tussen de luchthavenbeheerder en de gebruikers.

Evenwel heb ik vastgesteld dat er in onderhavig geval wel degelijk een akkoord was tussen beide betrokken partijen, in casu de luchthavenuitbater TBAC en de vertegenwoordigers van de luchthavengebruikers, zijnde de luchtvaartmaatschappijen verenigd in BATA, Belgian Air Transport Association, en AOC Brussels, Airline Operators Committee Brussels. Anderzijds maakt de huidige regelgeving het mogelijk dat de economische regulator afwijkt van een akkoord en dit onder bepaalde voorwaarden, hetgeen hij effectief heeft gedaan op 14 december 2010, conform artikel 34, paragrafen 4, 6 en 7 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company, BIAC, in een naamloze vennootschap van privaatsrecht, het zogenaamde koninklijk besluit van omzetting.

De regulator legde daarbij een aangepaste formule voor tariefcontrole op en ook een aanpassing van het tariefstelsel zonder deze nieuwe formule aan mij ter goedkeuring voor te leggen. Daartoe was hij verplicht overeenkomstig artikel 34, § 7, van voormeld KB ter omzetting.

Op 22 december 2010 heeft TBAC, de exploitant van de luchthaven, opmerkingen geformuleerd betreffende de nieuwe formule voor tariefcontrole en tegelijk een willig beroep ingediend tegen de nieuwe beslissing van de regulator betreffende het tariefstelsel. Daarbij wees de luchthavenuitbater er onder meer op dat de beslissing van de regulator daarenboven de economische leefbaarheid van de luchthaven ernstig in het gedrang kon brengen. Uit een doorgedreven analyse gevoerd door mijn diensten is gebleken dat sommige stellingen van de regulator konden bijgetreden worden, andere evenwel niet. Daarom heb ik in mijn beslissing van 12 januari 2011 een bijsturing van de beslissing van de regulator beoogd.

Wat het verzoekschrift tot schorsing en nietigverklaring betreft dat door de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal werd ingediend bij de Raad van State, kan ik u verzekeren dat het nodige werd gedaan opdat de belangen van de Belgische Staat verdedigd zouden worden.

01.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt in eerste instantie geprobeerd om rekening te houden met een aantal punten van kritiek van de regulator. U zegt zelf dat die op sommige punten gelijk had. Het is in deze belangrijk dat wij erover waken dat de economische leefbaarheid van Brussels Airport maximaal wordt gegarandeerd.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

02 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het BART-project" (nr. 3270)**

02 **Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet BART" (n° 3270)**

02.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een kleine twee jaar geleden werd op een persconferentie het BART-project voorgesteld. Het werd opgericht in de schoot van het Observatorium voor de Veiligheid van het BIVV en heeft als opdracht om diepteonderzoek van

verkeersongevallen te verrichten en dat op een multidisciplinaire basis.

Het hoofddoel van het BART-project is inzicht verwerven in oorzaken van verkeersongevallen om zo beleidsaanbevelingen te formuleren teneinde bepaalde ongevallen te vermijden. Ik weet als gewezen schepen van Mobiliteit dat dergelijke onderzoeken zeer belangrijk zijn om ongevallen in de toekomst te vermijden.

Het persbericht stipuleerde terecht dat het om een nieuwe onderzoeksmethode gaat en dat er in België nog geen wettelijk kader bestaat dat toelaat om op een totaal onafhankelijke wijze diepteonderzoek op de plaats van het ongeval uit te voeren. Er werd daarom beslist om in eerste instantie enkel afgesloten gerechtelijke dossiers te analyseren. Om inzage van gerechtelijke dossiers door het BART-team mogelijk te maken, werd in 2008 een protocol afgesloten met de procureurs des Konings van de gerechtelijke arrondissementen Dendermonde, Gent, Oudenaarde, Brugge, Kortrijk, Leper en Veurne. Ook de advocaat-generaal van het hof van beroep te Gent ondersteunde het initiatief.

In het protocol werd vastgelegd dat de betrokken teamleden de toestemming moesten hebben om de gerechtelijke dossiers in te zien en de gegevens, afkomstig van deze dossiers en weliswaar zonder naam, op te nemen in een databank die door het BIVV zou worden beheerd. De commissaris-generaal van de federale politie heeft dit protocol eveneens ondertekend omdat de ongevalgegevens, op basis van de processen-verbaal van de dienst Beleidsgegevens van de federale politie, de basis vormden voor een eerste selectie van ongevallen, waarna de volledige dossiers in de politieparketten konden worden onderzocht.

In het verslag van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Veiligheid van 29 januari 2002 vinden we de oorsprong van het BART in de paragraaf 4. In deze paragraaf wordt aanbevolen een onafhankelijk orgaan in te stellen voor het onderzoek naar verkeersongevallen. Dit orgaan zou de opdracht krijgen om bepaalde ongevallen te analyseren en te bepalen hoe dergelijke ongevallen kunnen worden vermeden, of hoe de gevolgen ervan kunnen worden ingeperkt. De analyse zou het enge kader van de strafrechtelijke aansprakelijkheid moeten overstijgen en de resultaten van het onderzoek zouden niet mogen worden gebruikt op strafrechtelijk vlak.

Er werd hiertoe een klankbordgroep opgericht die zich moest uitspreken over allerlei problemen van juridische en operationele aard. De parketmagistraten stelden dat het diepteonderzoek als onafhankelijk en parallel onderzoek niet mogelijk is zonder deze wettelijke bepalingen ter zake.

Door het gebrek aan een dergelijk kader kan men momenteel geen diepteonderzoek uitvoeren. Diepteonderzoek houdt logischerwijs in dat ongevallen in detail worden bestudeerd. Hiervoor gaat in andere landen bijna altijd een multidisciplinair onderzoeksteam ter plaatse wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan. Het team verhoort de betrokken partijen en de eventuele getuigen, onderzoekt de voertuigen, meet alle relevante sporen op, enzovoort.

Op die manier wordt het ongeval gereconstrueerd en worden de achterliggende oorzaken opgelijst. In het Eindrapport jaar 1 van de Belgian Accident Research Team komt men tot de conclusie dat het onderzoeksteam op verschillende plaatsen werd geconfronteerd met een gebrek aan data voor een volledige diepteanalyse van de oorzaken van de ongevallen.

De onderzoekers merken op dat de ware toedracht van menselijke factoren uitsluitend betrouwbaar kan worden onderzocht door onafhankelijke interviews van alle betrokkenen en getuigen, zo kort mogelijk na het ongeval. Evenzeer kan het objectieve belang van de infrastructurele en voertuigtechnische aspecten alleen grondig worden onderzocht door onafhankelijke experts op de plaats van het ongeval vaststellingen te laten doen.

De in het rapport gepresenteerde resultaten tonen in ieder geval aan dat diepteonderzoek van ongevallen noodzakelijk is om inzicht te verwerven in de reële oorzaken van die ongevallen. Sommige gerechtelijke dossiers bevatten wel gedetailleerde informatie over de ongevallen, maar toch is het niveau van detail niet te vergelijken met de informatie die men van een multidisciplinair team zou kunnen verkrijgen.

Diepteonderzoek is dus pas diepteonderzoek wanneer betrokkenen en getuigen kunnen worden verhoord, de voertuigen kunnen worden onderzocht en de infrastructuur vlak na het ongeval kan worden bekeken.

Een dergelijk onderzoek heeft een aantal belangrijke voordelen. Ten eerste, de kenmerken van de

ongevallen, gordelgebruik, vermoeidheid, enzovoort, kunnen systematisch worden verzameld. Bovendien kan de informatieverzameling worden afgestemd op de informatiebehoefte. Ten tweede, de dataverzameling wordt niet beïnvloed door andere belangen.

De enige bedoeling is het zo goed mogelijk in kaart brengen van de factoren die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van het ongeval, met de bedoeling om dit ongeval in de toekomst te vermijden.

Een ander voordeel is dat de informatie niet in het raam van een gerechtelijk onderzoek wordt verzameld. De enige bedoeling is nagaan welke factoren aan de oorsprong van het ongeval lagen zodat men die in de toekomst kan vermijden.

Er bestaan uiteraard verschillende manieren om aan diepteonderzoek te doen. Alle onderzoeksteams nemen echter interviews af van de betrokkenen, bekijken zelf de voertuigen en de sporen ter plaatse en maken een eigen reconstructie van het ongeval.

Mijnheer de staatssecretaris, deze tamelijk lange inleiding dient voor drie korte vragen.

Ten eerste, klopt het dat er momenteel nog steeds geen juridisch kader is? Ik heb deze vraag een hele tijd geleden ingediend en ik moet u bekennen dat ik niet heb nagegaan of er ondertussen al iets gebeurd zou zijn. Voor zover mijn informatie reikt, zou de FOD Mobiliteit een tijd geleden al een aanzet hebben gedaan, dus ik denk dat er een aantal operationele of juridische problemen zijn. Kunt u die eventueel toelichten?

Ten tweede, bent u voorstander van de invoering van een dergelijk kader? Waarom wel of waarom niet?

Ten derde, in het verlengde van het voorgaande, wat is de toekomst van het BART-project? Het rapport leert ons immers dat we pas werkelijk van start kunnen gaan als het wettelijk kader er is. Zo lang dat niet het geval is, denk ik dat het BART-onderzoek misschien opgeschort moet worden.

Nogmaals, ik stel deze vragen omdat het heel belangrijk is om ter plaatse, in de steden en gemeenten, eventueel maatregelen te kunnen nemen wanneer er zware ongevallen geanalyseerd worden. Tot nu toe hebben we daarover nog niet voldoende datagegevens.

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, het is correct dat mijn administratie, toen ik in 2008 op Mobiliteit ben gekomen, een voorontwerp van wet betreffende de accidentologie had voorbereid, op vraag van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Daardoor zou, sterk geresumeerd, een gespecialiseerd team van het BIVV toegang kunnen krijgen tot de plaats van het ongeval, een aantal vaststellingen ter plaatse kunnen doen, slachtoffers en getuigen van het ongeval in alle onafhankelijkheid kunnen interviewen en toegang krijgen tot het gerechtelijk dossier.

Ik heb toen uiteraard de vraag gesteld omtrent de operationele en financiële implicaties van een dergelijk project. Ik was echter vooral verwonderd dat het BIVV een dergelijk project wilde lanceren zonder erin te slagen om de voorhanden zijnde ongevalgegevens op een volledige en diepgaande wijze te analyseren.

Daarom heeft het BIVV overigens in 2008 eerst het Observatorium voor de Verkeersveiligheid opgericht. Daarmee werd opnieuw aangeknoopt met een goede gewoonte van het verleden om jaarlijks de ongevalstatistieken van het vroegere NIS in een aangepaste vorm te publiceren en van de nodige commentaar te voorzien. Binnen het kader van het Observatorium wordt ook de maandelijkse verkeersveiligheidsbarometer opgesteld, die een aantal snelle indicatoren oplevert, wat het aantal doden en ongevallen op onze wegen betreft, met inbegrip van de weekendongevallen.

Het Observatorium maakt ook themarapporten waarin, vooral wat bepaalde risicogroepen betreft, gedetailleerde statistieken, met commentaar, worden gegeven. De themarapporten over fietsers, motorrijders, vrachtwagens en ongevallen op autosnelwegen kunt u trouwens raadplegen op de website van het BIVV. Het Observatorium verzamelt ook attitudemetingen en gedragsmetingen, onder andere inzake snelheid, gordel en alcohol.

Op basis van de verzameling, combinatie en duiding van al die statistische gegevens kunnen reeds heel wat conclusies worden getrokken over welke ongevalfenomenen zich voordoen en welke weggebruikers een bijzonder risico lopen. De vergelijking van die gegevens over meerdere jaren laat ons ook toe om de evolutie ervan op te volgen. In het buitenland doet men dat niet anders, zoals onze samenwerking met het European

Road Safety Observatory aantoon.

Men gebruikt de ongevalgegevens die door de politie worden vastgesteld. Die worden dan op nationaal niveau verwerkt en verder geanalyseerd. De politie gebruikt het zogenaamde ongevalregistratieformulier, dat uiteraard niet alle gegevens met betrekking tot het ongeval kan bevatten. Als men dieper wil ingaan op de omstandigheden waarin een verkeersongeval is gebeurd, dan moet men kijken naar de volledige processen-verbaal die door de politie werden opgesteld, met alle vaststellingen die op het terrein werden gedaan, ook afkomstig van de getuigenissen van degenen die in het ongeval waren betrokken of eventuele andere getuigen die het ongeval zagen gebeuren. Het is veelal de gewoonte dat de parketten bij zware ongevallen een verkeersdeskundige ter plaatse sturen, die uiteraard heel wat meer vaststellingen doet met betrekking tot de staat en de positie van de voertuigen, om op basis daarvan bijvoorbeeld de snelheid of de remafstand te berekenen. Al die gegevens komen in het gerechtelijke dossier.

Het bekijken van dat gerechtelijk dossier is precies de verdere stap die het BIVV in de richting van het diepteonderzoek heeft gezet. Zo werden in de provincies Oost- en West-Vlaanderen 125 vrachtwagenongevallen onderzocht op basis van afgesloten gerechtelijke dossiers. De bedoeling van deze pilootstudie was in de eerste plaats om de ontwikkelde methodologie en knowhow inzake diepteonderzoek uit te testen op de gegevens van het gerechtelijk dossier en zodoende om na te gaan of deze dossiers wel voldoende gegevens opleveren om de omstandigheden en de oorzaken van het ongeval te bepalen. Op basis van deze pilootstudie zal een tweede studie die betrekking heeft op de dodehoekongevallen worden uitgevoerd. Ondertussen werkt het BIVV op basis van de pv's ook aan een analyse van de dodelijke ongevallen die op onze snelwegen gebeuren. Daarnaast zal het BIVV op mijn vraag ook ongevallen met motorrijders aan de hand van de gerechtelijke dossiers analyseren waarbij ook de plaats van het ongeval zal worden geanalyseerd.

Zoals u kunt vaststellen is er een duidelijke richting ingeslagen om meer aan ongevalonderzoek te doen binnen het BIVV. Afhankelijk van de onderzoekshypothesen kan het diepteonderzoek betrekking hebben op gedragsgerelateerde, voertuigerelateerde of infrastructuurgerelateerde factoren. Het is precies de bedoeling om op basis van al deze studies na te gaan welke bijkomende behoeften er bestaan aan gegevens die een duidelijke toegevoegde waarde zouden kunnen betekenen en welke juridische en andere hinderpalen er daarvoor nog in de weg zouden staan. Zo kan de plaats van het ongeval ook achteraf worden bezocht of kunnen de getuigen van het ongeval ook achteraf worden geïnterviewd in het licht van een wetenschappelijk onderzoek of kan er een toelating worden gegeven om het gerechtelijk dossier in te kijken of het verongelukte voertuig te gaan inspecteren. Systematische bloedanalyses bij de betrokkenen van zware ongevallen zullen ook toelaten om de impact van het rijden onder invloed op de ongevallen verder te bestuderen. Dit moet verder met politie en justitie worden besproken.

Tussen haakjes, ik stel vast dat journalisten heel wat informatie over een ongeval kunnen krijgen zodat ik mij afvraag waarom wetenschappelijke onderzoekers die informatie dan niet zouden mogen hebben. In elk geval is het verkeerd te stellen dat wij in België niet aan diepteonderzoek van ongevallen kunnen doen omdat er geen wettelijk kader voor zou bestaan.

Wij hebben reeds heel wat instrumenten om dit te doen die trouwens nog onvoldoende worden gebruikt door het BIVV, dit bij gebrek aan middelen of expertise. Op basis van de resultaten van de onderzoeken die nu bezig zijn zullen we zeker de balans kunnen opmaken, samen met het BIVV, politie en Justitie, om zowel de operationele als de juridische problemen van de ene of andere vorm van diepteonderzoek verder onder de loep te nemen.

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

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

03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opmars van synthetische cannabis" (nr. 3295)

03 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'engouement pour le cannabis de synthèse" (n° 3295)

03.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, enige tijd geleden is voor het eerst in België een laboratorium opgericht dat op grote schaal synthetische cannabis produceerde. Het

VRT-nieuwsmagazine Koppen is dit te weten gekomen. De drug is niet illegaal, maar wel zeer gevaarlijk. In het opgedoekte lab werd wekelijks 600 kilogram of 200 000 dosissen synthetische cannabis, of de zogenaamde spice, geproduceerd.

Synthetische cannabinoïden zijn structureel niet verwant aan de klassieke cannabis, aldus Nele Samyn van het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie. Ze veroorzaken volgens haar wel dezelfde high in de hersenen. De synthetische cannabis ziet eruit als kruiden en is in tegenstelling tot echte cannabis niet illegaal. Wie de drug gebruikt, test bovendien negatief op de speekseltest, zo blijkt uit onderzoek. De actieve stoffen staan immers niet op de lijst van verboden middelen. "De makers van die drugs zijn creatief.", aldus mevrouw Samyn, "ze zorgen ervoor dat de wetgever altijd achter de feiten aanholt".

Hulpverleners zijn verontrust door de opmars van deze drug, die eenvoudig te bestellen is via het internet. "Van de cannabis die de mensen kennen, kun je geen overdosis krijgen. De synthetische cannabis kan echter tot honderd keer sterker zijn. In onze buurlanden zijn al tientallen gebruikers op spoed beland, sommigen met fatale afloop", zegt Paul van der Kreeft, hoofd preventie van De Sleutel.

Naar aanleiding van die opmars van synthetische cannabis heb ik in maart een mondelinge vraag gesteld aan mevrouw Onkelinx, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid. Zij heeft toen gezegd dat zij mij in verband met de aanpassing van de speekseltests doorverwees naar de staatssecretaris voor Mobiliteit die hiervoor bevoegd is. Zij voegde er wel aan toe dat een Europese en zelfs mondiale aanpak van deze problematiek nodig is.

In tweede orde werd ook de minister van Justitie daarop aangesproken. Ik citeer de minister van Justitie, in verband met de speekseltest, op 29 maart: "U weet dat deze is ingeschreven in de verkeerswet van 1968 en dat dit instrument pas recent kan worden aangewend. Aangezien deze nieuwe, synthetische substanties weldra strafbaar zullen worden gesteld en hun gebruik ook een zeer gevaarlijke invloed lijkt te kunnen hebben op de rijvaardigheid van de gebruikers, lijkt het mij raadzaam dat ook dit opsporingsinstrument zou worden aangepast, voor zover dit technisch mogelijk is. Ik zal hieromtrent de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe, om zijn advies verzoeken".

Mijnheer de staatssecretaris, het is ondertussen al 10 mei. Soms kan de regering zeer snel en doortastend optreden en in dit dossier over synthetische cannabis zou dit zeker op zijn plaats zijn.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Zijn er reeds maatregelen genomen om synthetische cannabis positief te laten testen bij de speekseltest? Hebt u al contact gehad met de minister van Volksgezondheid of de minister van Justitie om daarvoor het nodige te doen? Zo nee, waarom niet? Wanneer zult u dat dan wel doen?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, uit informatie ingewonnen bij het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie hebben wij vernomen dat de producten waarvan sprake in de reportage van Koppen, synthetische cannabinoïden zijn en dus geen synthetische cannabis.

De synthetische cannabinoïden zijn een groep van chemische stoffen die chemisch niet verwant zijn met het actief bestanddeel van cannabis, namelijk tetrahydrocannabinol. Omdat deze stoffen chemisch verschillen van cannabis reageren de antilichamen van de cannabis-speekseltest niet met deze synthetische cannabinoïden. Er bestaat geen immunologische test voor de synthetische cannabinoïden. Omdat de synthetische cannabinoïden een verzameling zijn van verschillende scheikundige stoffen, zal er waarschijnlijk niet direct en misschien zelfs nooit een immunologische test worden ontwikkeld en op de markt komen.

Iemand die negatief test op de speekseltest, wat het geval zal zijn als alleen "synthetische cannabis" werd gebruikt, en zich ten gevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen in een aan dronkenschap gelijkaardige staat bevindt, krijgt overeenkomstig artikel 61ter, eerste alinea, ten vierde, van de Wegverkeerswet hoe dan ook een verbod tot sturen van 12 uur opgelegd. Daarbij komt nog een geldboete van 1 100 tot 11 000 euro en het verval van het recht tot besturen van een motorvoertuig voor een duur van ten minste 1 maand en ten hoogste 5 jaar of zelfs voorgoed.

03.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp de complexiteit van de problematiek. Ik

begrijp ook dat het niet evident is, gelet op de scheikundige structuur, om eenduidig en snel op te treden.

Ik wil er toch op aandringen dat u probeert de nodige stappen te zetten ter oplossing van deze problematiek. Wij weten dat er zeer creatief mee wordt omgesprongen want bij dergelijke vormen van criminaliteit kan er soms op korte tijd veel geld worden verdiend. De overheid loopt vaak achter de feiten aan, maar ik hoop dat zulks in dit dossier zo weinig mogelijk het geval is of te vermijden is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzetting van de Europese richtlijn omtrent de mobiliteit van machinisten tussen lidstaten en spoorondernemingen" (nr. 3375)**

- **de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzetting van de richtlijn inzake certificering van machinisten" (nr. 3447)**

04 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la transposition de la directive européenne concernant la mobilité des machinistes entre les États membres et les entreprises ferroviaires" (n° 3375)**

- **M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la transposition de la directive concernant la certification des conducteurs de train" (n° 3447)**

De **voorzitter**: Aangezien we van de heer Vandeput niets hebben gehoord, komt zijn vraag nr. 3447 te vervallen.

04.01 Tanguy Veys (VB): Een Europese richtlijn uit 2007 moet de mobiliteit van machinisten tussen lidstaten en spoorondernemingen bevorderen. In de richtlijn zijn de voorwaarden en minimumeisen vastgelegd om een trein te mogen besturen in de Europese Unie. De machinist die een vergunning bezit en die voor bepaalde types rollend materieel over bevoegdheidsbewijzen beschikt, moet dan enkel nog een rijproef afleggen, vooraleer hij het materieel ook in andere lidstaten kan besturen. De fysieke geschiktheid of beroepsbekwaamheid hoeft bovendien niet meer te worden getest.

België is een van de acht lidstaten die de richtlijn nog niet in nationale wetgeving heeft omgezet, zo meldde de Europese Commissie op 14 maart 2011. Hierdoor kan de mobiliteit van de machinisten niet meer binnen de vastgestelde termijn worden gewaarborgd, aldus de Commissie. Zij heeft België daarom aangemaand om de Europese richtlijn om te zetten die een grotere mobiliteit van treinbestuurders mogelijk moet maken. Indien België zijn wetgeving niet binnen de twee maanden aanpast, zo luidde het al in maart, dan dreigt een rechtszaak voor het Europese Hof van Justitie in Luxemburg.

Waarom werd de Europese richtlijnen uit 2007 die de mobiliteit van machinisten tussen lidstaten en spoorondernemingen bevordert, nog niet in nationale wetgeving omgezet?

Werden er maatregelen genomen om die richtlijn om te zetten in nationale wetgeving? Zo ja, binnen welke termijn zal de omzetting een feit zijn? Zo neen, waarom niet? En wanneer dan wel?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De richtlijn 2007/59/EG is bijna integraal omgezet. Ten gevolge van de goedkeuring van de wetten van 26 januari 2010 werd er al een belangrijke stap gezet in de problematiek.

De wet van 26 januari 2010 wijzigt de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft.

Er is de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Er is de wet van 19 december 2006 inzake de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en ten slotte zijn in het Gerechtelijk Wetboek rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie opgenomen.

Er zijn ten slotte de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 over het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft.

Enkel de besluiten moeten nog worden goedgekeurd vooraleer de omzetting van de richtlijn volledig rond is. Ik vestig er niettemin uw aandacht op dat de meerderheid van de om te zetten beschikkingen reeds vermeld zijn in de drie wetten die ik daarnet aanhaalde, en dat de besluiten er enkel toe strekken de bijkomende elementen te bepalen.

Gelet op de bepalingen die reeds van kracht zijn, namelijk artikel 37 en volgende van de wet van 19 december 2006 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, haar bijlagen 5 en volgende, de verordening 36/2010 van de Commissie van 3 december 2009 inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten, evenals de beschikking van de Commissie van 29 oktober 2009 tot vaststelling van de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen zoals bedoeld in richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad, kunnen de beginselen van de genoemde richtlijn 2007/59/EG reeds in de praktijk functioneren. De besluiten zullen immers enkel de preciseringen bevatten die voor de overheidsdiensten het kader schetsen voor de toepassing van de reeds omgezette beginselen.

Momenteel leggen wij de laatste hand aan de redactie van de genoemde besluiten. Die moeten binnenkort voorgelegd worden aan de Gewesten en ter advies bij de inspecteur van Financiën en Raad van State ingediend. Zij moeten ook het akkoord van de staatssecretaris van Begroting verkrijgen.

Het is mijn bedoeling dat alle teksten tegen het begin van de vakantie zouden worden gepubliceerd.

04.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Toen de Europese Commissie België veroordeelde, werd toch een iets minder positieve evaluatie gemaakt van het wetgevend werk dat reeds door uw diensten en de overheid werd gedaan.

U zegt dat alles begin juli zal worden gepubliceerd. Ik hoop dat wij daarmee volledig aan het gevraagde zullen tegemoetkomen.

Ik hoop alvast dat de Europese Commissie uw zienswijze volgt. De uitspraak dateert van 14 maart. Ik hoop dat wij over twee maanden dan groen licht van Europa krijgen.

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

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werking van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, in het bijzonder naar aanleiding van de treinramp in Buizingen" (nr. 3425)

05 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le fonctionnement de l'organisme d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires, en particulier dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 3425)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op maandag 15 februari 2010 om 8 u 30 botsten in volle ochtendspits twee passagierstreinen in Buizingen. De beelden van de tot schroot herleide stellingen en van de reddingswerkers, die in de sneeuw aan de slag gingen, zaten overal ter wereld in het nieuws.

De balans van de botsing was tragisch, namelijk 19 doden en meer dan 170 gewonden.

Het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor werd ingesteld op basis van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen. Het doet onder meer onderzoek naar de oorzaak en omstandigheden van voornoemde treinramp in Buizingen.

Op de webstek van de FOD Mobiliteit is sinds een treinincident op 14 november 2008 sprake van in totaal

nog zes lopende onderzoeken: een aanrijding in Diegem in 2008, een incident bij het inschepen in Dinant in 2009, het overlijden van een rangeerder in Jemelle in 2009, de ontsporing van een passagierstrein in Bergen in 2009, de botsing van twee passagierstreinen in Buizingen in 2010 en de botsing van twee passagierstreinen in Aarlen in 2010. Het meest recente incident waarvan het rapport van een beëindigd onderzoek beschikbaar is, is het incident met het dodelijke ongeval van een werknemer in Walcourt in 2008.

Tijdens de commissie voor de Justitie van 2 februari 2011 heeft de minister van Justitie in antwoord op een mondelinge vraag over het onderzoek naar de oorzaken van de treinramp in Buizingen verklaard dat volgens onderzoeksrechter Burm het college van deskundigen de daaropvolgende weken – na 2 februari 2011 dus – nog enkele tests zou uitvoeren, waarna het aansluitend tot het opstellen en indienen van een verslag zou overgaan.

De minister wou geen enkele piste uitsluiten. Hij wachtte op dat moment, 2 februari 2011 dus, op bedoeld verslag, waarna naar gelang van de inhoud de onderzoeksrechter al dan niet tot inverdenkingstelling zou overgaan. Vervolgens zou de onderzoeksrechter het dossier voor passende vordering mededelen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u de achterstand in de onderzoeken bij het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor?

Ik heb u naar aanleiding van de hoorzittingen tijdens de bijzondere commissie Spoorveiligheid ook op de kwestie gewezen. U hebt mij toen in een brief reeds een antwoord bezorgd over het feit dat er bij een bepaald onderzoek nog geen antwoord was, hoewel het incident reeds van 2008 dateert. Ik stel echter vast dat, ondanks het weliswaar bevredigende antwoord, op de webstek van uw eigen FOD Mobiliteit het bewuste onderzoek nog steeds als open is vermeld.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u de lange periode waarbinnen het onderzoeksorgaan telkens ongevallen en incidenten op het spoor onderzoekt, vooraleer een rapport af te leveren?

Ik wil ter zake opmerken dat het zowel bij het spoorwegpersoneel als bij de slachtoffers en nabestaanden toch altijd – ik vermoed dat ik in een latere zaak hiernaar zal verwijzen – voor de nodige ongemakken zorgt. Het feit dat het onderzoek zo lang aansleept en dat de betrokkenen zo weinig van de vorderingen van het onderzoek op de hoogte worden gehouden, zorgt voor de nodige wrevel. Ik wil dan ook de staatssecretaris daarop wijzen.

Wat is de standaardprocedure bij elk onderzoek? Wat is de geschatte, noodzakelijke tijd die telkens minimaal nodig is?

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u dat het onderzoeksorgaan nog geen rapport over de botsing tussen twee passagierstreinen in Buizingen heeft afgeleverd?

Ik heb trouwens gemerkt dat in het budget 2011 nog steeds de nodige middelen voor bedoeld onderzoek zijn ingeschreven. Wij zijn ter zake dus nog niet aan het einde van het verhaal.

Welke onderzoeksdaten dienen nog te gebeuren? Wanneer zal het rapport vermoedelijk beschikbaar zijn?

Tot slot, werden maatregelen getroffen, om de werking van het onderzoeksorgaan te ondersteunen, zodat een onderzoek sneller kan worden afgerond?

Ook op dat vlak is de personeelsproblematiek, niet alleen bij de DVIS maar ook bij het onderzoeksorgaan, tijdens de hoorzittingen van de bijzondere commissie Spoorveiligheid aan bod gekomen.

Zo ja, welke maatregelen werden getroffen? Zo neen, waarom werden geen maatregelen getroffen?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de achterstand bij de onderzoeken en de lange duurtijd vooraleer een rapport wordt afgeleverd, zijn niet ongebruikelijk, en dit niet alleen in België, maar ook in het buitenland.

Er zijn twee belangrijke elementen. Het onderzoeksorgaan moet de wet van 19 december 2006 naleven, wet die beperkingen oplegt in verband met de vrijgave van elementen van het gerechtelijk onderzoek. Zo werden bepaalde stukken in beslag genomen in het raam van het gerechtelijk onderzoek van Buizingen en niet ter

beschikking gesteld van het onderzoeksorgaan.

Zoals ook het ERA in zijn rapport vaststelt, dient de relatie tussen het onderzoeksorgaan en Justitie te worden uitgeklaard. Ik heb een brief gericht aan mijn collega van Justitie om de oprichting te vragen van een werkgroep teneinde een memorandum of understanding op te stellen en desgevallend een wetswijziging voor te stellen.

Dit memorandum of understanding heeft tot doel tussen beiden een systematische en gestructureerde samenwerking op het gebied van het onderzoek vast te leggen, zoals 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 met de gerechtelijke instanties en het onderzoeksorgaan, de toegang tot de verhoren, enzovoort.

Van bij de oprichting in 2007 tot eind 2009 heeft het onderzoeksorgaan, in zijn toenmalige samenstelling, voor de onderzoeken een beroep gedaan op de diensten van de NMBS Holding. Vanaf 2010 heeft het onderzoeksorgaan deze taken zelf uitgevoerd om de onafhankelijkheid beter te garanderen.

Een aantal dossiers was aangevat door de diensten van de NMBS Holding en werd volgens het onderzoeksorgaan onvoltooid overgedragen.

Het dossier van het ongeval van Diegem, daterend van 2008, dat u ook hebt vermeld, wordt beschouwd als afgesloten omdat het geen "ernstig ongeval" is in de zin van de wet van 19 december 2006. Dat werd ook aan de commissie meegedeeld.

Het onderzoeksorgaan volgt wat betreft de onderzoeksprocedure de wetgeving en de aanbevelingen van het ERA. Elk onderzoek begint met de 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 of aanvullende informatie.

De structuur van het onderzoeksrapport is bepaald in bijlage 3 van de wet van 19 december 2006. In grote lijnen betreft het een samenvatting van het onderzoeksrapport, de feitelijke beschrijving van het voorval inclusief het functioneren van de hulp- en nooddiensten, de rapportage van de diverse onderzoeken, bijvoorbeeld betreffende de getuigenissen, het veiligheidsbeheersysteem, de in de periode van het ongeval geldende wet- en regelgeving, de werking van rollend materieel en technische installaties, de documentatie over de operationele systemen, de interface mens-machine en eerdere soortgelijke voorvallen. Op basis van al die punten komt men tot een discussie en een conclusie. Vervolgens wordt beschreven welke maatregelen er al zijn genomen.

Ten slotte worden er aanbevelingen gedaan om gelijkaardige incidenten in de toekomst te vermijden.

Het is momenteel niet mogelijk om de datum van afsluiting van het onderzoek naar het ongeval van Buizingen vast te stellen. Bepaalde stukken zijn in beslag genomen in het raam van het onderzoek van Buizingen en niet ter beschikking gesteld van het onderzoeksorgaan. Diverse analyses en deelonderzoeken zijn nog niet afgewerkt. Er gebeuren nog steeds interviews op basis van elementen die naar voren komen in het onderzoek. De interface mens-machine wordt bestudeerd, evenals als voorgaande gelijkaardige ongevallen.

Het rapport dient te worden opgesteld op basis van de verschillende onderzoeken en studies die resulteren in een slotanalyse, discussie, conclusie, de al genomen maatregelen en de aanbevelingen. De maatregelen die een betere werking moeten toelaten zijn: ten eerste, het uitwerken van de procedures voor een kwaliteitsvol en reproduceerbaar onderzoeksproces; ten tweede, het aanwerven van bijkomend personeel en de opleiding van de personeelsleden; ten derde, het inzetten van externe deskundigen waar nodig en in het bijzonder voor het onderzoek naar het ongeval van Buizingen. Eind 2010 werd al een begin gemaakt van de uitvoering van de genoemde maatregelen.

05.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp dat een aantal problemen te wijten is aan

vertraging, aan het wettelijk raam waarbinnen men moet opereren. Daar is er weinig soepelheid. De inbeslagname van stukken maakt het natuurlijk zeer moeilijk om bepaalde dossiers af te werken.

Ik ben blij dat u niet bij de pakken bent blijven zitten, dat er reeds verschillende maatregelen zijn genomen en dat ook het nodig overleg plaatsvindt met uw collega van Justitie. Er zal een werkgroep opgestart worden. We spreken over een werking die sinds 2007 is opgestart. Dat kan met enkele kinderziektes gepaard gaan. Maar we zijn nu in 2011. Ik vind dat een deel van die maatregelen wat sneller, wat vroeger genomen had mogen worden.

Tot slot, u verwijst naar de aanrijding in Diegem. Op het volgende wil ik u wijzen. Als wij binnen bijvoorbeeld tien jaar nog eens kijken naar de openstaande onderzoeken, dan zal Diegem daar misschien nog altijd tussen staan. Daarom wil ik voorstellen om ook dat dossier als geklasseerd te beschouwen, met de nodige uitleg erbij. Ik vind dat het toch een beetje voor een slecht imago van de diensten zorgt als blijkt dat straks bijna drie jaar na datum nog altijd een onderzoek lopende is. Het is weliswaar geen zwaar dossier, maar ik kan volledig de zienswijze volgen vanuit het kabinet of de diensten. Het gaat maar gewoon over een lichte aanrijding, maar als dat dossier open blijft staan, dan geeft het de indruk alsof zelfs de moeite niet wordt genomen om daar onderzoek naar te doen, laat staan het af te werken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, vooraleer we tot de volgende vraag overgaan, wil ik aan de leden vragen om de spreektijd, met alle begrip voor de delicateit van sommige vragen of replieken, een beetje te eerbiedigen. Ik heb het genoteerd en wij doen momenteel 12 tot 15 minuten over een vraag, terwijl de toegestane spreektijd normaal gezien 2,5 minuten voor een vraag, 2,5 minuten voor een antwoord en 1 minuut voor een repliek bedraagt. Zo arbitrair wil ik niet zijn, maar zeker in de replieken wil ik aan de leden vragen om niet heel de redenering te hernemen en evenmin allerlei nieuwe overwegingen mee te geven, want dan wordt er eerder een redevoering gehouden in plaats van dat er vragen worden gesteld en antwoorden worden gegeven.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de homologatieproblemen van 60 nieuwe locomotieven T18" (nr. 3427)

06 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes d'homologation de 60 nouvelles locomotives T18" (n° 3427)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in 2008 keurde de NMBS het principe goed voor de bestelling van een reeks nieuwe locomotieven. In 2009 werd bij Siemens in Duitsland de bestelling voor 60 locomotieven van het type T18 geplaatst.

Tijdens de hoorzitting van 8 november 2010 van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen verklaarde de gedelegeerd bestuurder van de NMBS Marc Descheemaeker dat de NMBS de verantwoordelijkheid voor de levering van deze locomotief volledig aan de fabrikant heeft gelaten.

Ik citeer hem: "De NMBS heeft aan de fabrikant het vereiste type locomotief doorgegeven dat gehomologeerd, gecertificeerd en getest moet zijn. Dat vormde de verantwoordelijkheid van de fabrikant. Siemens heeft die verantwoordelijkheid genomen en heeft de marktraadpleging gewonnen met een zeer scherpe prijs. Het vormt nu hun probleem om zo snel mogelijk die producten te leveren. Dan pas worden zij betaald. Zij hebben bepaalde problemen gekend met de homologatieprocedure. In het eerste kwartaal van 2011 verwachten wij dat de homologatieprocedure wordt afgesloten, zodat wij in het tweede trimester de eerste locomotieven type 18 zullen kunnen inzetten in de commerciële dienst. Concreet betekent dit dat een volledig gehomologeerd, gecertificeerd en industrieel afgewerkt product aan ons zal worden geleverd. Op dat moment kan de opleiding beginnen. Het tweede trimester van het jaar 2011 zullen de locomotieven dus commercieel in dienst komen. Die afspraken zijn gemaakt met Siemens. Ook de betalingsplanning, uiteraard met het publiek geld, volgt die logica. In die zin hebben wij naar mijn mening voor de belastingbetaler ook juist gehandeld."

Tijdens de hoorzitting van 15 maart 2011 van de commissie voor de Infrastructuur over het vervoerbeleid van de NMBS-Groep, meer in het bijzonder over de stiptheid, verklaarde dezelfde gedelegeerde bestuurder van de NMBS Descheemaeker echter dat de levering opnieuw de nodige vertraging kent.

Een van de problemen blijft de homologatie door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, waarbij de aanslepende discussie onder meer zou gaan over 1 of 2 schermen in de stuurpost. Nochtans ging de NMBS er steeds van uit dat reeds voor de productie van de T18 door Siemens het nodige overleg plaatsvond en de nodige afspraken tussen Siemens en DVIS op vlak van homologatie werden gemaakt.

Daardoor staan op dit moment de reeds afgewerkte locomotieven T18 bij Siemens in Duitsland te verkommeren.

Ik heb een foto meegebracht van de locomotieven, zeer degelijk materiaal, die daar staan te verstoffen. Hopelijk groeien er nog geen bomen in.

Dat terwijl de treinreiziger dagelijks geconfronteerd wordt met verouderd en versleten treinmateriaal dat door veelvuldige defecten en gebrek aan vervangonderdelen mee verantwoordelijk is voor nog eens barslechte stiptheidscijfers daarbovenop.

In antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Bastin heeft minister Vervotte laten weten dat de NMBS van Siemens reeds 21 miljoen euro voor de leveringsachterstand heeft ontvangen. Die centen zijn wel mooi meegenomen, maar ik denk dat de levering van het materiaal vooral belangrijk is.

Welk overleg, voorafgaand aan de productie, vond plaats tussen Siemens en DVIS inzake de homologatie van de T18's? Welke afspraken werden gemaakt? Sinds wanneer is de discussie tussen Siemens en DVIS inzake de homologatie van de reeds afgewerkte T18's aan de gang? Waarom werden tot op heden de T18's door DVIS nog steeds niet gehomologeerd? Welke maatregelen moeten nog worden genomen door Siemens? Wanneer is de homologatie van de T18's door DVIS en de eventuele levering door Siemens aan de NMBS vooropgesteld?

De **voorzitter**: Bedankt voor het beeldmateriaal van de toestand ter plekke.

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, op basis van de wet inzake de exploitatieveiligheid van de spoorwegen is de veiligheidsinstantie verantwoordelijk voor het afleveren van de toelating tot indienststelling van de bedoelde locomotief.

De wet inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem bepaalt de wijze van evalueren en eveneens de elementen die moeten worden geverifieerd door de veiligheidsinstantie. De wet bepaalt dat de aanvrager een keuringsverklaring moet voorleggen. Deze keuringsverklaring moet vergezeld zijn van de nodige attesten en certificaten. Voor het bekomen van deze attesten en certificaten komt de veiligheidsinstantie niet tussenbeide. De aanvrager moet een beroep doen op een aangewezen instantie voor de nationale voorschriften en op een aangemelde instantie voor de internationale voorschriften. Deze instanties volgen het volledige proces op, zowel wat het design, de productie en de testen betreft.

Tijdens de twee fases komt de veiligheidsinstantie niet tussenbeide. De veiligheidsinstantie start met de opvolging op het ogenblik dat de testen starten.

De veiligheidsinstantie volgde vanaf maart 2009 de testen, die verlopen onder het toezicht van de aangemelde en aangewezen instanties. Deze testen liepen tot 18 mei 2010. De veiligheidsinstantie ontving de vraag voor toelating tot indienststelling op 26 mei 2010. Daar de veiligheidsinstantie het dossier al meer dan een jaar volgde, heeft deze instantie de toelating tot indienststelling afgeleverd op 4 juni 2010.

De configuratie waarvoor de toelating was gevraagd, was: de locomotief, uitgerust met MEMOR en TBL-2, en dus geschikt om te rijden op de lijn Leuven-Liège. De aanvrager heeft later, in de loop van 2010, de veiligheidsinstantie op de hoogte gebracht dat hij toelating zou vragen voor een configuratie die is uitgerust met TBL1+. De veiligheidsinstantie volgt sinds 11 januari 2011 de testen met deze configuratie op.

Bij de eerste testen zijn niet-conformiteiten met de systeemvoorschriften vastgesteld. De aanvrager werkt op dit ogenblik aan een aangepaste versie. Een nieuwe reeks testritten was gepland voor de periode 24 maart tot 5 april. Deze testen hebben aangetoond dat aan de technische voorschriften in verband met TBL1 voldaan is.

Sommige verbeteringen blijven evenwel noodzakelijk.

DVIS en de aanvrager hebben intens samengewerkt in verband met het uitwerken van het dossier voor de aanvraag van de toelating. De aanvrager heeft zijn dossier met de vraag voor toelating tot indienststelling ingediend op 27 april 2011. Dankzij de reeds gestarte analyse door de veiligheidsinstantie heeft deze op 28 april 2011 een toelating tot ingebruikneming voor acht locomotieven kunnen afleveren.

De toelating is beperkt tot 20 juli 2011. In deze periode moet de aanvrager de nodige verbeteringen aanbrengen en een actieplan opstellen voor de nog openstaande punten.

De uiteindelijke levering door de leverancier aan de NMBS en de aanvaarding door de NMBS van de locomotief is een volgende fase die moet worden afgesproken tussen de leverancier en de NMBS.

06.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen kort te zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is een beetje spijtig dat dit allemaal zo lang duurt, zeker omdat de NMBS intussen andere locomotieven moet huren. Het gaat toch om treinstellen die door ons werden besteld en in Duitsland nog steeds stof staan te vergaren, terwijl er elders in Europa wel al rondrijden. Dat zorgt voor de nodige frustratie, zowel bij de treinreizigers als bij het spoorwegpersoneel.

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

07 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een betrouwbare en volledige registratie van ongevallen en recente ongevallenstatistieken" (nr. 3446)

07 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un enregistrement fiable et complet des accidents et les récentes statistiques relatives aux accidents" (n° 3446)

07.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vraag sluit aan bij de eerder gestelde vraag van mevrouw Temmerman, in verband met de registratie van de ongevallencijfers. Ook in de hoorzitting rond motorrijders is duidelijk naar voren gekomen dat er nog inspanningen nodig zijn op vlak van registratie van ongevallen, zeker van motoren. Op dit moment is het cijfermateriaal onvolledig.

Het streven naar een verbetering van de verkeersveiligheid is terecht een belangrijke bekommernis van iedere wegbeheerder. Een motto dat populair werd in de jaren negentig luidt: meten is weten. Als men iets wil managen dan moet men beschikken over volledige en betrouwbare gegevens die helpen bij het uitzetten van doelen en het bepalen of de doelen effectief zijn bereikt. In het managen van de verkeersveiligheid is het niet anders. Hier is een betrouwbare, volledige en snelle registratie van ongevallenstatistieken van cruciaal belang.

De ongevallencijfers zijn afkomstig van de federale overheid. Die cijfers worden verkregen via politieregistratie op basis van het analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden, aangevuld met de gegevens van het parket. Het analyseformulier voor verkeersongevallen met doden en gewonden moet door de politie enkel worden ingevuld wanneer de politie een verkeersongeval met lichamelijke letsel of doden vaststelt. De federale overheid stelt op basis van de ontvangen ongevallenformulieren de ongevalstatistieken op. Wanneer er dodelijke slachtoffers te betreuren zijn stelt het parket een individuele fiche op die eveneens aan de bevoegde federale dienst wordt bezorgd. De gegevens van de politie worden op basis van deze individuele fiche vervolledigd.

Het huidige Belgische systeem is bekend voor zijn onderregistratie. Dat wordt ook toegegeven door de FOD Economie die bij de publicatie van de meest recente cijfers in 2008 uitdrukkelijk meedeelde, en ik citeer: "De gegevens over dodelijke slachtoffers zijn het betrouwbaarst en stabielst. In dat geval is het erg waarschijnlijk dat het parket tussenbeide komt bij het ongeval. De gegevens over lichtgewonden zijn wellicht onderschat, meer bepaald voor zwakke weggebruikers" – ik heb het over voetgangers of fietsers. "Op basis van Belgisch en internationaal onderzoek wordt de graad van registratie door de politie, wat dodelijke ongevallen betreft, geraamd op 90 %, waarbij de resultaten nog kunnen verbeteren dankzij de gegevens van de parketten. De graad ligt bij 50 % voor slachtoffers die in het ziekenhuis worden opgenomen en lager dan 20 % voor zeer lichtgewonde slachtoffers die niet in het ziekenhuis worden opgenomen."

Verschillende onderzoeken tonen echter aan dat de registratiegraad bij verkeersongevallen aanzienlijk kan worden verbeterd wanneer naast primaire bronnen – politie en parket – ook gebruik wordt gemaakt van secundaire bronnen, zoals verzekeringsondernemingen, ziekenhuizen en hulpverleners uit de eerste lijn.

De federale overheid heeft er alle belang bij, indien de verbetering van de verkeersveiligheid werkelijk een prioriteit is, om te beschikken over betrouwbare en volledige ongevallenstatistieken.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende twee vragen.

Bent u van oordeel dat de FOD Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid beschikken over voldoende recente ongevallenstatistieken op basis van betrouwbare en volledige registratie van ongevallen? Zo ja, op basis waarvan? Zo nee, waarom niet? Werden er maatregelen genomen om daaraan tegemoet te komen?

Bent u van oordeel dat bij de opmaak van de ongevallenstatistieken ook gebruikgemaakt moet worden van secundaire bronnen, zoals verzekeringsondernemingen, ziekenhuizen en hulpverleners uit de eerste lijn? Zo ja, waarom en welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, de officiële verkeersongevallenstatistieken worden ons aangeleverd door de FOD Economie, meer bepaald de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. Op dit ogenblik beschikken wij over de gedetailleerde definitieve ongevallencijfers van 2008. De algemene definitieve cijfers van 2009 werden enkele weken geleden gepubliceerd, hoewel het de bedoeling is dat wij na zes maanden over de definitieve ongevallencijfers van een bepaald jaar zouden moeten beschikken. Dat zal voor de ongevallencijfers van 2011 het geval zijn, aangezien de politie nu zelf de ongevallenstatistieken opstelt, met inbegrip van de verkeersdoden 30 dagen, die door de ziekenhuizen moeten worden gemeld.

De onderregistratie van letselongevallen is een problematiek die wordt vastgesteld in alle Europese en niet-Europese landen die letselongevallen registreren. In de nationale rapporten over ongevallencijfers van andere landen, wordt de grootteorde van de onderregistratie van de verkeersongevallen geschat op 5 % voor de doden, 50 % voor de zwaargewonden en 65 % voor lichtgewonden. In Nederland, bijvoorbeeld, wordt de registratiegraad door de stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, geschat op 90 % voor de doden 30 dagen, en 55 % voor de zwaargewonden.

Het grootste aantal letselongevallen gaat ongetwijfeld verloren door het feit dat de politie niet op de hoogte wordt gebracht van het letselongeval, om allerlei redenen, bijvoorbeeld een ongeval zonder tegenpartij, een aangereden of gevallen fietser of een voetganger die meteen naar de dokter of naar het ziekenhuis wordt gebracht, enzovoort.

Om allerlei redenen wordt dit nagelaten door de betrokkenen bij het ongeval.

Wanneer de politie ter plaatse komt, kunnen wij ervan uitgaan dat er nagenoeg geen ongevalgegevens meer verloren gaan, aangezien naar aanleiding van de opstelling van het proces-verbaal ook het verkeersongevallenformulier, het VOF, wordt opgesteld.

Het koppelen van ongevallendata, vooral van de ziekenhuizen, zou ongetwijfeld de kwantiteit en de kwaliteit van de ongevalstatistieken verbeteren. Daarvoor moeten de databanken van de ziekenhuizen consulteerbaar zijn en moeten de in het ziekenhuis opgenomen personen in de ongevallendatabank kunnen worden opgenomen.

In deze context lijkt het mij zeer aangewezen om zich te baseren op studies die over een welbepaalde periode de vergelijking maken tussen het aantal door de politie vastgestelde verkeersslachtoffers en de in de ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers, om de omvang van de verkeersonveiligheid in absolute cijfers beter te kennen en te kunnen omschrijven, vooral dan met betrekking tot de onderregistratie van fietsers en voetgangers en met betrekking tot de aard en graad van de opgelopen letsels.

Het gebruik van bepaalde standaarden en methodieken met betrekking tot de vaststelling van ongevallen met doden, zwaar- en lichtgewonden is belangrijk als wij de historische evolutie van de ongevallencijfers willen bekijken of wanneer wij de ongevallencijfers tussen verschillende landen willen vergelijken, wat zeker en vast op Europees vlak gebeurt. Daarvoor worden telkens de ongevallengegevens van de politie gebruikt

en niet de gegevens die door verzekeringsmaatschappijen en ziekenhuizen worden gegeven.

De opname van zogenaamde secundaire bronnen om de ongevalgegevens te vervolledigen, lijkt mij bijgevolg vooral interessant wanneer het gaat om het uitvoeren van bepaalde studies of onderzoeken die erop gericht zijn de problematiek van de onderregistratie te belichten, om de grootteorde ervan vast te stellen en vooral om de aard en de gevolgen van bepaalde letsels beter in kaart te brengen.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij met het engagement dat er in de toekomst korter op de bal zal worden gespeeld en de cijfers sneller beschikbaar zullen zijn. U zegt dat de politie dat nu zelf zal doen en dat wij binnen de zes maanden steeds over de meest actuele cijfers zullen kunnen beschikken.

Ik hoop alleen dat dit engagement van de politie behouden blijft en dat men ook inzake de registratie van de cijfers vasthoudt aan een aantal parameters, zodat wij niet om de zoveel jaar op zoek moeten gaan naar wie het nu wel gaat doen. Men kan anders zeggen dat de cijfers niet kunnen worden vergeleken omdat er een nieuwe registratiemethode wordt gehanteerd. Om bepaalde evoluties goed te kunnen opvolgen, is stabiliteit en zekerheid noodzakelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, tot hoelang kunt u blijven?

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Tot 18 u 00.

08 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la diffusion dans le public du concept ICE (*In Case of Emergency*), le numéro pour joindre les proches en cas d'urgence" (n° 3454)

08 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bekendmaking bij het publiek van het ICE-concept (*In Case of Emergency*), het nummer waarop naaste familieleden kunnen worden bereikt in noodgevallen" (nr. 3454)

08.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, de nombreuses situations (accidents, malaises sur la voie publique, voire catastrophes) sont potentiellement susceptibles d'amener dans les services d'urgence des personnes inconscientes et incapables de donner les coordonnées des proches à contacter en urgence.

Une idée simple et qui peut sauver des vies, surtout lorsqu'il existe de lourds antécédents médicaux, est d'encourager les porteurs de gsm à encoder un contact sous le nom ICE dans la mémoire de leur téléphone.

ICE est l'acronyme anglophone de *In Case of Emergency* qu'il est souhaitable de conserver car le concept a une vocation internationale rassurante lorsque l'on voyage à l'étranger. Le contact en question est la personne à joindre en cas d'urgence. Le préfixe ICE peut se placer devant plusieurs contacts, avec un numéro d'ordre.

Le 31 mai 2007, l'Institut belge pour la Sécurité routière a diffusé une communication sur ce sujet, avec la conviction que cette idée simplissime, datant de 2005, ferait son chemin. Cette communication était donc très enthousiaste et positive.

Il est cependant aussi conseillé de conserver, auprès de la carte d'identité, les données importantes, médicales et autres, pour le cas où le gsm serait inutilisable.

Ces précautions peuvent donc faciliter grandement le travail des services de secours et même sauver des vies.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes.

En dehors de la communication faite par l'IBSR le 31 mai 2007, y a-t-il eu d'autres actions de sensibilisation menées en faveur de ce concept?

Quelles conclusions l'IBSR a-t-il tirées à la suite de sa publication?

À votre connaissance, le code ICE est-il suffisamment connu des services intéressés, d'une part, et du grand public, d'autre part?

Ne conviendrait-il pas de mettre en place des moyens susceptibles de diffuser plus largement ce concept déjà bien connu et utilisé dans d'autres pays?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, je vous remercie pour votre question qui attire l'attention sur le concept ICE, abréviation de *In Case of Emergency*, lequel peut être particulièrement utile pour procurer une aide médicale urgente.

Dans son communiqué de 2007, l'IBSR avait précisément pour objectif de donner plus de visibilité à ce concept.

Durant ces dernières années, beaucoup d'organisations tant publiques que privées ont lancé un appel similaire. Cette recommandation figure d'ailleurs sur le site web de diverses municipalités et des zones de police locales.

Le concept ICE peut, en effet, contribuer à une réduction des conséquences d'un accident de la circulation. Mais en tant que tel, il n'est pas lié au trafic. Cette question relève plutôt de la compétence du ministre de l'Intérieur.

Comme vous l'avez indiqué, l'utilisation d'un numéro ICE figurant dans la mémoire d'un gsm est soumise à certaines contraintes. Le gsm doit notamment être en service, ce qui est de moins en moins le cas vu la popularité croissante des *smartphones*. C'est la raison pour laquelle il est conseillé de conserver auprès de sa carte d'identité une carte en papier comportant les coordonnées destinées à l'aide médicale d'urgence. Outre le modèle comportant le logo ICE, il existe une carte Euro-codicil.

Le service d'aide médicale d'urgence peut surtout être amélioré par un appel aussi rapide que possible à une centrale d'alarme à l'occasion duquel est mentionné l'endroit exact de l'accident. Voilà pourquoi mon administration est impliquée dans l'implémentation d'eCall. Cette application, qui relève des systèmes de transport intelligent, lance un appel automatique vers les services de secours via une centrale d'appel en cas de crash. Dans le cas où la victime n'est plus en état de procéder à l'appel personnellement, elle est assurée de recevoir une assistance médicale dans un délai le plus bref possible.

D'un point de vue organisationnel, il convient que ma collègue de l'Intérieur prenne ce dossier en main en collaboration avec la ministre de la Santé publique.

08.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. J'entends bien le relais existant entre les polices locales et les communes. Je comprends également que trois ministres peuvent se préoccuper de l'implémentation de ce code ICE.

Peut-être serait-il bon, à l'avenir, vu que l'IBSR avait produit cette communication en 2007, donc il y a quatre ans, de relancer une nouvelle communication. Selon moi, en croisant les informations et les communications, il serait plus facile de toucher le grand public.

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

09 Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het monopolie van het BIVV inzake ATP-keuringen" (nr. 3458)

09 Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le monopole de l'IBSR en matière de certificats ATP" (n° 3458)

09.01 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, vrachtwagens voor international vervoer van bederfelijke goederen onder geleide temperatuur moeten onderworpen worden aan een ATP-keuring. Tijdens de keuring wordt onder andere gemeten of de graad van isolatie van het voertuig doeltreffend genoeg is om het vervoer op een voedselveilige manier te verrichten.

In ons land kan de keuring enkel en alleen door het Belgisch Instituut voor de Veerkeersveiligheid te Brussel gebeuren. Brussel is natuurlijk wel centraal gelegen, maar het wil zeggen dat de vervoerders uit het hele land zich bijgevolg naar Brussel moeten begeven om een dergelijke controle te laten uitvoeren. Het is onnodig om te zeggen dat sommigen heen en weer een dag onderweg zijn en dat dat uit economisch en ecologisch oogpunt niet echt verantwoord meer lijkt.

In andere landen gebeurt een ATP-keuring hetzij op de zetel van de vervoerder, hetzij bij de constructeur alvorens het voertuig in het verkeer wordt gebracht. In België daarentegen dient het voertuig eerst ingeschreven te worden bij de DIV. en dient het voor het eerste transport bij het BIW voorgereiden te worden voor een controle. In onze buurlanden dient de constructeur de keuring te verrichten en ontvangt de vervoerder een kant-en-klaar voertuig, waarmee hij onmiddellijk kan starten.

De frequentie van de Belgische controle ligt ook hoger dan in de buurlanden. Dat betekent voor de Belgische vervoerders bijkomende lasten en kosten. Zij vinden dat daardoor hun concurrentiepositie in het gedrang komt.

Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn dat men de technische keuringen laat uitvoeren door de keuringsstations van de GOCA, de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs. Die beschikt immers over meer dan 70 keuringsstations, waardoor men dicht bij de werkplaats het voertuig kan laten keuren en een verplaatsing naar de hoofdstad voor veel ondernemingen overbodig wordt.

Mijnheer de staatssecretaris, overweegt u om het monopolie van het BIVV op te heffen en de ATP-keuringen door andere instellingen te laten gebeuren?

Overweegt u om de constructeurs toe te laten om zelf de ATP-keuring te verrichten alvorens het voertuig in het verkeer te brengen?

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, België wordt wereldwijd als voorbeeld genomen wegens de kwaliteit van de technische keuring en ook wegens de onafhankelijkheid ervan. Die twee opties zijn voor mij nauw met mekaar verbonden. Belangenvermenging wil ik dus absoluut vermijden.

Om historische redenen werd de zeer specifieke ATP-keuring tot hertoe toevertrouwd aan het BIVV, helemaal niet om een monopolietoestand te creëren, maar omdat de toenmalige beleids mensen van de keuringsinstellingen niet onmiddellijk te vinden waren om die controles zelf te organiseren.

Een grondige modernisering van de werking van het BIVV is aan de gang. In dat kader wordt de verbetering van de klantgerichtheid van de dienstverlening door de technische diensten van het instituut als een belangrijk aandachtspunt meegenomen. Het instituut, zoals ook de betrokken diensten van de FOD Mobiliteit, stelt in dat kader vast dat een vernieuwing van de concrete organisatie van de ATP-keuringen inderdaad nodig is. Dat kan ofwel door het BIVV, mits een evolutie van de organisatie, ofwel door gespecialiseerde stations van de keuringsinstellingen. Ik wens daarover eerst een grondige studie en de organisatie van het het daarbijhorend overleg, alvorens ik omtrent die reorganisatie een beslissing zal nemen.

09.03 **Maggie De Block** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la conservation d'anciennes plaques d'immatriculation dans un but historique" (n° 3462)**

10 **Vraag van de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het bewaren van oude nummerplaten voor geschiedkundige doeleinden" (nr. 3462)**

10.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je me permets de vous interroger sur l'opportunité pour les services de la DIV de conserver, dans un but muséologique ou historique, certains modèles ou types d'anciennes plaques d'immatriculation qui sont actuellement rentrées à la DIV lors du passage aux nouvelles plaques d'immatriculation à format européen.

En effet, les anciennes plaques en usage depuis 1951 sont toutes en cours de radiation au fur et à mesure des nouvelles immatriculations.

Il serait utile que les services de la DIV ne procèdent pas à la destruction systématique de ces anciennes plaques, mais qu'ils en conservent certains modèles, en fonction de leur état et de leur combinaison de caractères, pour permettre la réalisation d'une collection complète des différents types d'immatriculation qui ont été produits entre 1951 et 2010.

Il me revient que le musée bruxellois Autoworld serait désireux d'orner un pan de mur au Cinquantième avec les différents types de plaques qui ont existé.

Je souhaiterais dès lors que des instructions puissent être données à la DIV pour que des exemplaires des plaques restituées en vue de leur radiation ne soient pas détruits et que ces plaques sauvées de la broyeuse puissent être mises à disposition de musées ou des Archives du Royaume.

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bastin, l'article 35 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules stipule en son premier alinéa ce qui suit: "Lorsque le titulaire de l'immatriculation met fin à l'usage de son véhicule, il envoie dans les 15 jours la plaque d'immatriculation à la DIV qui procède à la radiation du numéro d'immatriculation du répertoire". Cela sous-entend que la DIV, en tant que propriétaire officiel et exclusif de cette pièce, ne peut la restituer à un tiers à quelque fin que ce soit.

Rien n'empêche cependant le musée bruxellois Autoworld d'exposer des reproductions fidèles des différents types de plaques d'immatriculation belges, reproductions qui sont en vente libre dans le commerce.

10.03 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette précision sur l'article 35. Mais vous savez que la reproduction n'est jamais l'original. Dans un musée, il est peut-être préférable de placer les originaux.

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

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Van der Maelen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese nummerplaat" (nr. 3400)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van het landkenteken naast de Europese nummerplaat" (nr. 3516)

11 Questions jointes de

- M. Dirk Van der Maelen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la plaque minéralogique européenne" (n° 3400)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation d'un signe distinctif par pays à côté de la plaque minéralogique européenne" (n° 3516)

11.01 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op de nieuwe Europese nummerplaat blijft de bestaande rood-witcombinatie behouden en staat naast de cijfer- en lettergegevens het witte B-landkenteken afgedrukt op een blauw veld met Europese sterrenkrans.

Het Vlaams Belang kan onder andere de kleurcombinatie niet smaken. Deze partij heeft besloten zich hierbij niet neer te leggen en stelt daarom massaal gelijkvormige VL-kentekens ter beschikking.

Op 26 januari bracht Vlaams Belang-fractieleider Filip Dewinter voor de hoofdingang van het Vlaams Parlement symbolisch de eerste VL-nummerplaat aan op een wagen. Ik citeer hem: "De B moet vervangen worden door de VL, letterlijk en figuurlijk".

Dewinters partij roept intussen op om actie te ondernemen. De partij verspreidt massaal VL-kentekens met de bedoeling deze sticker over het B-landkenteken van de wagen of motorfiets aan te brengen.

Ik verneem van verschillende bronnen dat deze actie mogelijks indruist tegen artikel 2, § 1, en artikel 21 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u daarom twee vragen stellen. Klopt dit? Welke reactie mag ik van u verwachten in geval van juridische incompatibiliteit tussen de actie van het Vlaams Belang en deze regelgeving?

11.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, na wat men noemt een grondige studie omtrent de kleuren voor de nieuwe Europese nummerplaat, is gebleken dat men oorspronkelijk zou werken met zwarte letters op een gele achtergrond, omdat die vanuit veiligheidsoogpunt de beste keuze waren. Natuurlijk, zwarte letters op een gele achtergrond, zorgde voor de nodige ergernis vanuit Franstalige hoek in ons land tegen deze Vlaamse kleuren. Vandaar dat u als staatssecretaris bij wijze van typisch Belgisch compromis en in een periode van lopende zaken er gebruik van heeft gemaakt een voorstel uit te werken waarbij de geelzwarte nummerplaat zou worden voorzien van een rood randje. Zelfs dat Belgisch compromis stuitte op een Franstalig "non". Daardoor werd na twee jaar discussie en twee dagen onderhandelen beslist om terug te grijpen naar de huidige "Belgische" nummerplaat: robijnrode letters op een witte achtergrond.

Collega Van der Maelen heeft er al naar verwezen dat talrijke Vlamingen iets doen wat als gebruik ook in het buitenland hier en daar is ingeburgerd. Ik verwijs naar Schotland, Bretagne, Catalonië en dies meer. In plaats van de B brengen zij een kleine sticker aan en vervangen de B door een VL.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de moeite gedaan mijn P-plaat eens mee te brengen. Dit is dus de plaat van een van die vele criminelen wellicht volgens de heer Van der Maelen. Nu moet u mij eens uitleggen hoe door daar een stickertje aan te brengen, men controles kan omzeilen, dat de nummerplaat niet meer leesbaar zou zijn, dat de cijfers kunnen veranderd worden, dat men probeert te ontsnappen aan allerlei onderzoekspogingen van de politiediensten. Ik vermoed dat u dit wellicht zult kunnen toelichten.

Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat u samen met mij kunt getuigen dat het aanbrengen van deze sticker geen malafide of frauduleuze bedoelingen betreft of de leesbaarheid en controle van de nummerplaat wil schaden. Tenzij u van oordeel bent dat dit wel zo is, had ik graag vernomen wat uw bezwaren zijn tegen het aanbrengen van een stickertje en of dit in strijd zou zijn met het KB van 20 juli 2010.

Ten tweede, als u van oordeel bent dat dit niet schaad, wil ik toch vragen dat uw KB verfijnd zou worden zodat het kan toegepast worden, tenzij u er vanuit een Belgicistisch gevoel enorm belang aan hecht dat die B zeker in stand wordt gehouden, zodat na het koningshuis in feite de nummerplaat nog het enige is wat ons land samenhoudt.

Ik had graag vernomen of er in het verleden reeds werd opgetreden. Toen ging het weliswaar niet om de nummerplaat maar om de typische B werd hier en daar wel eens vervangen door VL. Fanatieke bezoekers aan Bretagne en dergelijke lieten de B ook wel eens vervangen door andere regionale kentekens. Hoe werd daar toen tegen opgetreden? Zijn daar eventuele cijfers van?

Men kan evengoed opgetreden hebben tegen mensen die vanuit het buitenland onbewust naar hier kwamen en blijkbaar in strijd waren met de regelgeving. Is de staatssecretaris van oordeel dat er strenger moet worden opgetreden? Zult u ook strenger optreden?

Ik heb al een paar keer in de cel gezeten, weliswaar nooit voor langere perioden, ik meen maximaal twaalf uur. Als er iets is waar ik zeker in de toekomst wel voor in de cel wil zitten, is het omdat ik met mogelijks de verkeerde nummerplaat zou rondsnoeren. Ik had dan ook graag vernomen hoe u zult optreden.

Tot slot, hebt u weet van hoe er in andere landen wordt gereageerd op een dergelijk, soms folkloristisch of politiek geïnspireerd, gebruik dat zeker niet frauduleus of malafide is?

De voorzitter: Mijnheer Veys, eerst brengt u beeldmateriaal en nu bewijsmateriaal. Ik hoop dat dit niet gaat blijven duren.

11.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Heren, het is overduidelijk dat zowel de originele kentekenplaat als de reproductie ervan moeten voldoen aan de bepalingen van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. Artikel 21 van dit besluit beschrijft de modellen van de verschillende soorten kentekenplaten terwijl de technische details zijn vastgesteld bij ministerieel besluit. De blauwe strook op de plaat met het symbool van Europa en daaronder de letter B van België maakt integraal deel uit van het model van de nieuwe Europese kentekenplaat die werd vastgelegd in artikel 21 van het

koninklijk besluit.

Wanneer men die blauwe strook overkleeft en de B vervangt door een ander opschrift overtreedt men bijgevolg in principe het artikel 21 van het koninklijk besluit. De overtredingen van het KB betreffende de inschrijving van de voertuigen wordt bestraft met een geldboete van 55 euro tot 13 750 euro. Het bedrag van de onmiddellijke inning bedraagt evenwel 50 euro.

De vaststelling van een niet-conforme kentekenplaat kan op twee manieren gebeuren: hetzij door de politie, hetzij door de autokeuring. Bij een al dan niet gerichte politiecontrole kan de politie onmiddellijk proces-verbaal opstellen of een proces-verbaal van gecontroleerde waarschuwing geven waarbij de betrokkene zich binnen korte termijn bij de politie moet aanbieden om te laten zien dat zijn kentekenplaat opnieuw conform is.

Bij de autokeuring wordt eveneens nagegaan of de kentekenplaat voldoet aan de vereisten van de reglementering. Wanneer de plaat niet reglementair is, wordt er een geldigheid gegeven van 3 maanden. Dit wil zeggen dat men binnen de 3 maanden terug naar de keuring moet komen.

Een aanpassing van bedoeld koninklijk besluit, of een verstrenging van de geldende reglementering en beboeting, lijkt mij, rekening houdend met de voormelde controles en gevolgen, evenwel niet noodzakelijk.

Het verdrag inzake het wegverkeer van 8 november 1968, met name het artikel 37, bepaalt dat op elk voertuig, dat deelneemt aan het internationaal verkeer, aan de achterzijde, behalve het kenteken eveneens het onderscheidingsteken van de staat waarin het is ingeschreven, moet zijn aangebracht. Hoe de controle en de eventuele beboeting precies gebeurt in de andere lidstaten is mij niet duidelijk want niet-eenvormig.

Tot zover, mevrouw de voorzitter, mijn antwoord op de vragen van de heren Veys en Van der Maelen.

11.04 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord waaruit eigenlijk maar een conclusie mogelijk is, namelijk dat de actie die door het Vlaams Belang ter zake wordt gevoerd tegen de regelgeving ingaat. Trouwens, zij geven dit zelf toe. Zij hebben reeds een wetsvoorstel ingediend waarbij zij de regelgeving willen veranderen zodat hun actie niet meer strijdig is met de Belgische regelgeving.

Ik denk dat wij van het Vlaams Belang moeten verwachten dat zij hun excuses aanbieden aan de bevolking. Zij hebben hen aangespoord om onwettelijke daden te stellen. Mochten zij het woord excuses niet uit hun mond krijgen dan vind ik dat zij zouden moeten aanbieden om elke boete, die door een Belgische gebruiker van een wagen werd opgelopen, te vergoeden door het Vlaams Belang. Ik vind dat dit het minste is wat zij kunnen doen.

Zij kunnen uiteraard ook kiezen om te stoppen met die actie. Collega Veys, ik heb van bij het begin gezegd dat ik er geen probleem mee heb dat een Vlaming op zijn wagen links, rechts of onder het B-teken een Vlaams kenteken kleeft. U hebt echter zelf uw fout al toegegeven door de indiening van uw wetsvoorstel. Stop dan ook met het uitnodigen van de Belgen om onwettige daden te stellen.

11.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik betreur uw standpunt. Ik betreur dat u dreigt met boetes tot 13 750 euro voor och arme een stickertje van 10x5 cm. Ik overhandig u straks trouwens een exemplaar. U kunt het veilig in uw departement opbergen.

U heeft mij niet gezegd hoe zo een sticker ertoe kan leiden dat de nummerplaat niet meer leesbaar zou zijn of zou kunnen leiden tot fraude of malafide praktijken.

Wij hebben dit wetsvoorstel ingediend om tegemoet te komen aan eventuele kritiek. Niets zou de staatssecretaris ervan weerhouden om deze burgerlijke ongehoorzaamheid oogluikend toe te laten.

Mocht ik ooit met mijn vorm van burgerlijk protest in de cel belanden dan hoop ik dat de staatssecretaris mij een bezoek zal brengen. Collega Van der Maelen, ik hoop dat ik u ooit in deze commissie mag terugzien, niet om te protesteren tegen de VL-stickers. In Frankrijk zijn er nu al praktijken waarbij de code wordt vervangen door Arabische regionale omschrijvingen. Mogelijk zal het in Brussel ook wel opgang maken. Ik kijk uw dienaangaande tussenkomst in deze commissie met veel enthousiasme tegemoet.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, mag ik u even op het Reglement attent maken. Het is niet de bedoeling om er een cabaret van te maken. U hoeft geen voorwerpen naar de commissie mee te brengen om uw vragen kracht bij te zetten. Ik verwacht mij binnenkort aan een auto die hier binnenrijdt of een kameel met een nummerplaat. U hoeft ook geen voorwerpen aan de minister te overhandigen. Het enige wat hier van de ene tafel naar de andere moet gaan zijn tabellen, cijfers, papieren en informatie maar geen stickers of wat dan ook. We houden het deftig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Question de M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la circulation d'ambulances n'assurant pas de l'aide médicale urgente" (n° 3464)**

12 **Vraag van de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "ambulances die worden ingezet voor niet-dringend ziekenvervoer" (nr. 3464)**

12.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je me permets de vous interroger car de plus en plus d'ambulances légalement équipées et reconnues comme telles ne sont pas utilisées, en particulier à Bruxelles, pour assurer l'aide médicale urgente, mais pour mieux circuler grâce à la mise en marche du matériel dont elles sont équipées. Ainsi, de curieuses ambulances ont été aperçues comme un break sans mention équipé d'un gyrophare bleu et d'une sirène et une familiale grise ne comportant également aucune mention.

Le règlement technique considère comme ambulance tout véhicule équipé pour le transport de personnes blessées. Cependant, seules les ambulances officielles des pompiers, du SAMU, de l'armée, de la Croix-Rouge ou celles reliées réellement à un centre d'appel 112 effectuent effectivement des missions d'urgence. Un nombre important d'ambulances privées n'assurent, en fait, que le simple transport non urgent de personnes malades, entre leur domicile et un lieu de consultation ou le rapatriement non urgent entre l'aéroport et leur domicile.

Pourtant, toutes ces ambulances, qui – je le rappelle – ne sont pas utilisées pour des transports urgents, circulent en tant que véhicules prioritaires, forcent les passages aux priorités, aux carrefours et passent aux feux rouges.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous connaissance de ce problème? Comment pensez-vous pouvoir agir pour distinguer les vraies des fausses ambulances, et faire en sorte que seules les ambulances accomplissant réellement des missions d'urgence puissent utiliser les prérogatives inhérentes aux véhicules de secours?

12.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Bastin, le règlement technique sur les véhicules à moteur dispose que les véhicules qui sont immatriculés comme ambulances peuvent être équipés d'un ou plusieurs gyrophare(s) bleu(s) et d'une sirène spéciale. L'utilisation de ces équipements est réglementée par le Code de la route.

Les gyrophares bleus peuvent être utilisés pour l'exécution de toute mission. Ils doivent être utilisés lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente. L'avertisseur sonore ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit cette mission urgente.

Lorsque l'ambulance accomplit une mission urgente, le conducteur ne doit pas respecter les limitations de vitesse. En outre, il peut franchir les feux rouges en utilisant l'avertisseur sonore, après avoir marqué l'arrêt et à condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres utilisateurs.

J'attire votre attention sur le fait que dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par l'avertisseur sonore, tout usager de la route doit immédiatement dégager, céder le passage et, au besoin, s'arrêter.

Voici en résumé les différentes règles qui concernent l'utilisation des gyrophares et de la sirène spéciale qui sont d'application à toutes les ambulances.

De la réponse écrite (à la question n° 260) de ma collègue, ministre de la Santé publique, à la même question, je peux conclure que l'aide médicale urgente est organisée par les services 100 et que les ambulances privées font du transport de malades non urgent, ce qui ne les autorise pas à utiliser

l'avertisseur sonore ou à ne pas respecter les limitations de vitesse. Ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'une ambulance privée peut être amenée à exécuter une mission urgente à cause de l'état de la personne transportée.

Je pense que ces cas spécifiques dans lesquels une ambulance peut être considérée comme un véhicule prioritaire et peut donc utiliser les feux bleus et la sirène peuvent faire l'objet d'une directive de l'autorité de tutelle, à savoir dans ce cas les Régions.

12.03 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces précisions mais vous n'avez pas répondu à la question de savoir si vous aviez connaissance d'une utilisation abusive par certains véhicules.

12.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Si je n'en ai pas parlé, c'est que je n'en ai pas connaissance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 **Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réglementation en vigueur concernant l'immatriculation des véhicules sans permis" (n° 3506)**

13 **Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geldende regelgeving met betrekking tot de inschrijving van brommobielen" (nr. 3506)**

13.01 **Anthony Dufrane** (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, suite à la crise économique, de nombreux acheteurs ont eu tendance à privilégier des véhicules plus petits et économiquement moins gourmands. Dans cette catégorie de véhicules, les voitures "sans permis" ont donc logiquement le vent en poupe.

Selon les chiffres annuels annoncés par les importateurs, plus d'un millier de véhicules de ce type sont vendus chaque année en Belgique, et cela ne fait qu'augmenter selon eux.

D'un point de vue légal, la législation est assez claire concernant les caractéristiques des voitures sans permis. Celles-ci sont assimilées à un cyclomoteur dont la vitesse est inférieure à 45 km/h et dont la puissance du moteur n'excède pas les 4 kW. Ces voitures peuvent également être conduites à partir de 16 ans puisqu'elles ne nécessitent qu'un permis A3 pour les personnes nées après le 14 février 1961.

En ville, la voiture "sans permis" trouve sa place sans problème dans la circulation puisque les conducteurs doivent également respecter les règles ordinaires du Code de la route. Or, je constate que, tout comme les conducteurs de véhicules de plus grosse cylindrée, les propriétaires des véhicules "sans permis" commettent également des infractions au Code de la route: excès de vitesse dans les zones 30, priorité de droite, stationnement à des endroits inappropriés ou interdits.

Monsieur le secrétaire d'État, étant donné l'absence d'immatriculation de ces voitures, existe-t-il une réglementation particulière qui permette d'identifier le propriétaire du véhicule?

Dans le cas des infractions citées ci-dessus, quelles mesures sont prévues par la législation pour permettre aux agents de police ou aux agents assermentés de constater l'infraction et d'en référer aux autorités compétentes?

Enfin, êtes-vous en mesure de me dire le nombre de véhicules "sans permis" en circulation sur notre territoire pour l'année 2010?

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Dufrane, les soi-disant voitures "sans permis" sont effectivement agréées comme cyclomoteurs de classe B avec une vitesse maximale de 45 km/h.

Il est exact que pour la conduite d'un tel véhicule, il ne faut pas de permis de conduire pour les personnes nées avant le 15 février 1961. Quand a été introduit le permis A3 pour les cyclomoteurs en 1989, nous avons dû faire application du principe des droits acquis. Pour tous ceux qui ont maintenant moins de 50 ans, le permis A3 est bel et bien obligatoire.

En ce qui concerne l'immatriculation de ces véhicules, il est vrai qu'actuellement, ils ne sont pas immatriculés, comme c'est le cas pour tous les cyclomoteurs. Dès lors, ils ne sont pas pourvus d'une plaque d'immatriculation. Comme je l'ai déjà déclaré à plusieurs reprises, les cyclomoteurs, y compris les voiturettes, devront être immatriculés pour faciliter et rendre possibles les contrôles par la police.

Mon administration est en train de terminer la rédaction d'un projet d'arrêté royal concernant cette immatriculation et prépare, avec la douane et les assureurs, les modalités techniques et informatiques pour l'immatriculation des cyclomoteurs neufs aussi bien que des cyclomoteurs en circulation, et ce dans le courant du deuxième semestre 2011.

Renseignements pris auprès du secteur des constructeurs de voiturettes, je puis vous dire qu'environ 800 de ces véhicules sont vendus par an. Ce chiffre reste stable depuis des années. On peut supposer que le parc de ces véhicules doit être de l'ordre de quelque 12 000 véhicules, ce qui reste évidemment marginal par rapport au parc automobile global.

13.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je tiens simplement à vous remercier pour la clarté de vos réponses. Je n'ai pas d'autre question étant donné que je suis satisfait de savoir que vos services étudient actuellement une possibilité d'immatriculer ces véhicules, notamment pour faciliter l'attribution des amendes.

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

14 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de publicatiewijze van omzendbrieven op de website van de FOD Mobiliteit" (nr. 3513)

14 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la publication de circulaires sur le site internet du SPF Mobilité" (n° 3513)

14.01 Tanguy Veys (VB): De Federale Overheidsdienst Mobiliteit biedt al enige tijd rondzendbrieven aan op het vlak van het rijbewijs via digitale weg. Dat is een handig hulpmiddel voor elke ambtenaar bij de lokale besturen die bijvoorbeeld rijbewijzen moet afleveren. Het valt echter te betreuren dat de FOD Mobiliteit er een onpraktische werkwijze op nahoudt, zo signaleert men mij vanuit de lokale besturen.

Sommige rondzendbrieven worden meermaals per jaar aangepast, zoals bij de inhoudsopgave vaak vast te stellen is. Er wordt op geen enkele wijze aangeduid wat er juist in de bestaande rondzendbrieven werd gewijzigd. Daardoor moeten telkens de nieuwe en de oude rondzendbrief naast elkaar worden gelegd om te worden vergeleken, om dan tot de vaststelling te komen dat soms maar één paragraaf of enkele cijfers of een tarief of een datum of een wet waarnaar verwezen wordt, werd veranderd. Diverse lokale besturen zijn daarom vragende partij opdat de FOD Mobiliteit hen, via mail desgewenst, telkens er een verandering gebeurt aan een van de rondzendbrieven op het vlak van mobiliteit, verwittigt en dat er bij het digitale aanbod op de webstek van de FOD Mobiliteit een duidelijke aanwijzing komt wat er juist aan de bestaande rondzendbrieven verandert.

Deelt u de kritiek van de lokale besturen? Bent u de door de lokale besturen voorgestelde oplossing omtrent het aanbod op het vlak van het rijbewijs genegen? Zo ja, welke maatregelen neemt u? Zo neen, waarom niet?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Veys, het door u aangehaald probleem is bekend bij mijn diensten.

Om sneller de betrokken stakeholders op de hoogte te brengen van wijzigingen in de reglementering, voorziet het managementplan van het directoraat-generaal Mobiliteit en Veiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer in de creatie van een reeks thematische infoflash of nieuwsbrieven, waarbij via een gewoon mailbericht vooraf bepaalde doelgroepen op de hoogte worden gebracht van de wijzigingen in de reglementering. Een thematische infoflash inzake de rijbewijzen is momenteel in de maak.

Op die manier zullen de lokale besturen, waarvan de mailadressen opgenomen zijn in het mailbestand van de infoflash Rijbewijzen snel en systematisch op de hoogte worden gehouden van elke wijziging in de reglementering, meer in het bijzonder in de rondzendbrieven. De eerste infoflash Rijbewijzen is gepland voor het einde van deze maand.

Tevens wil ik erop wijzen dat, behoudens het opzet om snel via mailberichten de lokale besturen te informeren, de dienst Rijbewijzen over andere middelen beschikt om de lokale besturen te ondersteunen. In september van vorig jaar werd een tevredenheidsenquête gehouden, die aangetoond heeft dat de lokale besturen grote waardering hebben voor de werking van de helpdesk Rijbewijzen. Die helpdesk is bereikbaar gedurende de openingsuren van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Tot slot organiseert de dienst Rijbewijzen geregeld, op eenvoudig verzoek van de lokale besturen, vormingen omtrent de toepassing van de vigerende reglementering.

Samenvattend, er wordt ingegaan op uw vraag, aangezien vanaf april de lokale besturen snel op de hoogte zullen worden gebracht van wijzigingen in de rondzendbrieven in het bijzonder en in de reglementeringen in het algemeen via de infoflash Rijbewijzen, zoals door u gevraagd.

14.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dat antwoord is zeker voldoende en komt volkomen tegemoet aan de vragen. Ik ben blij dat er op zeer korte termijn op wordt ingespeeld, waarvoor mijn dank.

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

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overleg met de minister van Economische Zaken van de Duitse deelstaat Noordrijnland-Westfalen omtrent de IJzeren Rijn" (nr. 3518)

15 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la concertation avec le ministre des Affaires économiques du parlement régional du land allemand de la Rhénanie du Nord-Westphalie en ce qui concerne le Rhin de fer" (n° 3518)

De **voorzitter**: De vraag betreft een dossier dat al zo oud is als dat van Brussel-Halle-Vilvoorde, namelijk de IJzeren Rijn.

15.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik vrees dat wij misschien sneller een regering in België zullen hebben dan dat het dossier IJzeren Rijn eindelijk definitief en in zijn eindfase zal zijn.

Op 4 maart vond in Brussel een onderhoud plaats tussen de minister van Economische Zaken van de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, de heer Harry Voigtsberger, en ontslagnemend premier Yves Leterme, minister van Overheidsbedrijven Inge Vervotte en uzelf, de staatssecretaris voor Mobiliteit. Naar ik uit de pers kon vernemen was een van de belangrijkste gespreksonderwerpen daar de IJzeren Rijn.

Gelet op de verantwoordelijkheid die u als staatssecretaris voor Mobiliteit in dit dossier hebt, vermoed ik dat het niet alleen bij een koffiepraatje is gebleven, maar dat u zich actief in het gesprek over de IJzeren Rijn hebt gemengd en ik veronderstel dat u een aantal standpunten ter zake hebt ingenomen.

Mijnheer de staatssecretaris, welk standpunt omtrent de IJzeren Rijn hebt u tijdens dat overleg ingenomen? Welk standpunt heeft de minister van Economische Zaken van de Duitse deelstaat ingenomen? Welke initiatieven en afspraken werden sinds dit overleg genomen? Zijn bepaalde acties ondernomen om het dossier van de IJzeren Rijn op het juiste spoor te houden en ervoor te zorgen dat wij binnen afzienbare tijd meer concreets kunnen zien?

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De heer Leterme ontving op 4 maart 2011 de heer Harry Voigtsberger, de minister van Economische Zaken van Noordrijn-Westfalen. Bij dat bezoek waren ook de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, mevrouw Vervotte, en ikzelf aanwezig.

België herbevestigde de keuze voor de modernisering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn zoals met de Nederlandse en Duitse federale ministers in 2008 was afgesproken. In Noordrijn-Westfalen ligt het reactiveren van dit historische tracé gevoelig omdat het een aantal residentiële centra doorkruist.

Duitsland liet eerder al weten de gesprekken opnieuw te willen opstarten, maar dringt erop aan dat België vooraf tot een vergelijk komt met Nederland. De eerste minister heeft derhalve op 11 april 2011 een brief gestuurd naar zijn Nederlandse collega minister-president Mark Rutte met het voorstel dat de bevoegde

ministers van beide landen op korte termijn de openstaande punten bespreken en een memorandum of understanding zouden afsluiten. Deze besprekingen zullen heel binnenkort van start gaan. Het gaat om investeringen in spoorweginfrastructuur.

Mevrouw Vervotte zal de besprekingen met de Nederlandse collega's voeren, maar ik ben er normaal gezien ook aanwezig.

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

Ik begrijp dat de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris veeleer ondersteunend is en dat het zwaartepunt bij mevrouw Vervotte ligt. Ik hoop dat u vanuit uw functie als staatssecretaris voor het nodige overleg zorgt en voor de nodige druk.

Dit dossier moet boven aan de stapel blijven liggen. Het prijskaartje is een belangrijk aspect in deze. Het dossier moet ooit uit de koelkast komen en in de fase van realisatie terechtkomen.

15.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ter informatie kan ik u nog zeggen dat het standpunt van België niet verandert onder invloed van het tracé dat in Duitsland of Nederland wordt gekozen. Het historisch tracé is het snelst te realiseren, heeft een beperkte capaciteit maar heeft het voordeel dat er een internationaal verdrag aan de basis van ligt.

In Duitsland heeft Noordrijn-Westfalen uiteraard problemen omdat welbepaalde steden worden doorkruist. Evenwel opteert ook Berlijn – dus de bondsregering – voor het historische tracé. In Nederland geeft een en ander problemen in Roermond en tussen Roermond en Dalheim.

Aangezien er echter geen financiële middelen zijn voor de A58-oplossing, die in Noordrijn-Westfalen vooropstaat, en er in Nederland waarschijnlijk evenmin financiële middelen zijn, is slechts één oplossing mogelijk: met name het historische tracé. Nu moet tussen België en Nederland worden uitgemaakt wie binnen voormeld kader precies wat zal doen en wat zal betalen.

Het voorgaande is de reële achtergrond van het probleem waarvoor wij geplaatst zijn.

Ik geef een en ander ter informatie. Ik hoop dat u aldus het volledige plaatje van het bewuste, moeilijke dossier hebt.

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

16 Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "homologatieproblemen inzake technische keuring" (nr. 3520)

16 Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "des problèmes d'homologation dans le cadre du contrôle technique" (n° 3520)

16.01 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de minister, het gaat over bussen die niet technisch gekeurd zijn. Die worden natuurlijk niet in het verkeer toegelaten. Bij de keuring wordt onder meer rekening gehouden met het maximaal toegelaten gewicht.

Sommige busmaatschappijen ondervinden evenwel problemen bij het afleveren van attesten door de FOD Mobiliteit, waardoor hun voertuigen niet gekeurd kunnen worden. Mij is bijvoorbeeldesignaleerd dat de identificatiekaart van een Mercedes Vario 8 200 kilogram als hoogst toegelaten gewicht vermeldt, maar feitelijk dient deze kaart 8 356 kilogram te vermelden. De FOD Mobiliteit dient een attest af te leveren voor een dergelijke juiste identificatiekaart. De FOD weigert dit evenwel te doen, waardoor deze bussen niet in het verkeer toegelaten worden. Dat is natuurlijk een probleem.

Hebt u daar weet van? De vervoermaatschappijen zitten in een patstelling nu ze hiermee worden geconfronteerd. Welke stappen dienen zij te zetten zodat ze toch de bussen in het verkeer kunnen brengen?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, ik veronderstel dat u verwijst naar een concreet dossier, waarover ik echter geen uitspraak kan doen bij gebrek aan voldoende gegevens zoals het chassisnummer of gegevens van de aanvrager, om precies te weten welk probleem er zou zijn om het

gevraagde attest te weigeren. Ik kan u wel in het algemeen antwoorden op de vragen die u gesteld hebt.

Wanneer het zou gaan om een Europees goedgekeurde bus, kan er geen probleem zijn. De eisen met betrekking tot de remdoelmatigheid van autobussen zijn dermate streng dat de installatie van het een of andere systeem van remvertraging noodzakelijk is. Dit element is dus reeds opgenomen bij de homologatie en zit in principe vervat in de maximaal toegelaten massa van het voertuig, de zogenoemde MTM. Wanneer het gaat om een autobus of autocar met een nationale homologatie waarin achteraf een remvertrager wordt ingebouwd, dan mag volgens ons technisch reglement de MTM van het voertuig overschreden worden met het gewicht van de remvertrager tot maximum 500 kilogram. In zo'n geval moet inderdaad de maximaal toegelaten massa op het identificatieplaatje en de boorddocumenten van het voertuig worden geplaatst.

Tussen haakjes, u hebt in uw voorbeeld een meergewicht van 156 kilo vermeld. Tot 500 kilo zou het moeten mogelijk zijn, als het over de remvertrager gaat. Daarvoor moet eerst een attest worden verkregen van de dienst homologatie van mijn administratie.

Een van de redenen om dat attest te weigeren, zou kunnen zijn dat er nog onduidelijkheden zijn over de naleving van andere veiligheidsimperatieven die op basis van het homologatiedossier in acht moesten worden genomen. Aangezien wij evenwel niet weten over welk probleem het in dit concreet dossier gaat, denk ik dat u mij best de details over het dossier geeft, zodat ik daarop meteen een afdoend antwoord kan geven.

16.03 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik zal het doorgeven. Als er zich nog specifieke problemen voordoen, dan neem ik contact op via uw medewerker.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het kennis- en expertisecentrum rond verkeersveiligheid Centrex" (nr. 3610)

17 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le centre de connaissance et d'expertise pour la sécurité routière Centrex" (n° 3610)

17.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een van de opmerkingen in het evaluatierapport van tien jaar politiehervorming van de Federale Politieraad was dat er dringend nood is aan een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid.

Te vaak nog krijgen overheden bij een vraag een verschillend antwoord van de lokale en de federale politie. De nood aan een coördinerend en raadgevend orgaan inzake verkeersveiligheid dringt zich op. Om tegemoet te komen aan die vraag en ook vanuit de nood om het personeel permanent op te leiden hebben de Vaste Commissie van de lokale politie en de federale politie samen beslist een kennis- en expertisecentrum rond verkeersveiligheid op te richten.

Ik baseer mij op een persmededeling van 22 maart 2011 van het commissariaat-generaal van de federale politie: "Lokale en federale politie richten kennis- en expertisecentrum rond verkeersveiligheid op. De lokale en federale politie spreken voortaan één taal als het over verkeersveiligheid gaat. Door de recente oprichting van een kennis- en expertisecentrum (Centrex) Wegverkeer, komt er een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid. Het verkeerscentrum zal naar overheden, externe partners en het politiepersoneel toe hét aanspreekpunt zijn inzake verkeersveiligheid."

Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem graag of de FOD Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid werden betrokken bij de werking en de oprichting van dit kenniscentrum. Welke voordelen zal de oprichting van dit kennis- en expertisecentrum hebben voor de FOD Mobiliteit en het BIVV?

Bent u van oordeel dat met de oprichting van dit kenniscentrum voldoende wordt tegemoetgekomen aan de nood voor een coördinerend en raadgevend orgaan inzake verkeersveiligheid en voor een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid? Indien ja, waarom? Indien neen, waarom niet?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil eerst en vooral

benadrukken dat de oprichting van Centrex een initiatief is van de geïntegreerde politie, dus van de federale en de lokale politie, die onder de bevoegdheid valt van de minister van Binnenlandse Zaken.

Centrex is een kennis- en expertisecentrum dat is opgericht door de politie, voor de politie, maar ook voor externe partners. Het centrum zal zich bijgevolg toeleggen op de politieregelateerde materies inzake verkeer en verkeersveiligheid die vooral betrekking hebben op verkeerstoezicht, verkeersovertredingen en boetes.

Aangezien verkeer de zevende basisfunctie is van de politie gaat er ook meer aandacht uit naar verkeer binnen de politie en is er een groeiende noodzaak aan een gemeenschappelijke en geïntegreerde visie en aanpak op het domein van verkeer, en dit zowel bij de federale politie als binnen de politiezones zelf. Centrex kan dan ook de reeds aanwezige kennis en expertise bij de politiediensten bij mekaar brengen en goede praktijken ter beschikking stellen, en ook de opleiding en bijscholing van de politie versterken.

Ik denk dat zowel het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid als de FOD Mobiliteit zeer positief staan tegenover de oprichting van Centrex. Voor hen is Centrex een gemeenschappelijk aanspreekpunt om de politie-informatie door te geven of adviezen in te winnen. Centrex zal er ook voor zorgen dat de expertise van de politie in werkgroepen en op vergaderingen, bijvoorbeeld over de verkeersreglementering, zal worden versterkt. Centrex heeft volgens mij niet de ambitie om hét coördinerend en raadgevend orgaan te zijn inzake de verkeersveiligheid in ons land. Daarvoor hebben wij andere organen zoals de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid waarin ook belangenorganisaties vertegenwoordigd zijn, het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid waarin ook de Gewesten vertegenwoordigd zijn, en de Task Force Verkeersveiligheid die op meer ambtelijk vlak een coördinerende rol speelt en een geïntegreerde visie tracht te ontwikkelen.

17.03 Tanguy Veys (VB): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

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

18 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese nummerplaat voor personen met een handicap" (nr. 3595)

18 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la plaque d'immatriculation européenne pour les personnes handicapées" (n° 3595)

18.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, blijkbaar geeft de invoering van de Europese nummerplaat problemen voor personen met een handicap die in het bezit zijn van een aangepaste auto. Sommige chauffeurs rijden nog met het oude rijbewijs BF, waarop vermeld staat dat ze alleen mogen rijden in het voertuig met de nummerplaat die op dat rijbewijs vermeld staat.

Zij zeggen dat wanneer een nieuwe nummerplaat wordt uitgereikt hun rijbewijs derhalve niet meer geldig is en dat zij opnieuw de procedure voor rijgeschiktheid bij CARA dienen te doorlopen. Dat vergt niet alleen tijd maar ook financiële middelen.

Is de redenering zoals men ze mij heeft gesignaleerd vanuit de diverse organisaties juist?

Kan er daar een manier worden uitgewerkt zodanig dat die mensen toch een nieuwe nummerplaat kunnen bemachtigen zonder de verschillende formaliteiten opnieuw te moeten ondergaan?

18.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, de oude rijbewijzen die werden afgeleverd voor 1 januari 1989, dat is dus 22 jaar geleden, hebben de vermelding BF voor personen met een handicap die met een aan hun handicap aangepast voertuig moeten rijden, vandaar dat ook de nummerplaat van dat voertuig op dit rijbewijs vermeld is. Bij de invoering van het Europees rijbewijs in 1989 is de categorie BF weggefallen en nu worden alleen nog de voertuigaanpassingen vermeld, sinds 1998 gebeurt dit alleen nog volgens bepaalde codes.

Het probleem van de oude BF-rijbewijzen is niet nieuw. Wanneer men wegens verlies of beschadiging een duplicaat van het rijbewijs vraagt, dient eveneens de omzetting naar de codes voor de voertuigaanpassing te gebeuren. Dit probleem stelt zich nu op meer algemene wijze aangezien men bij de inschrijving van een voertuig een nieuwe Europese nummerplaat krijgt en deze nummerplaat niet meer overeenstemt met de nummerplaat op het BF-rijbewijs. Daarom zal op dat moment het BF-rijbewijs moeten omgewisseld worden

tegen een nieuw rijbewijs met codes.

De dienst Rijbewijzen van de gemeente is niet in staat om zelf de omzetting van de voertuigaanpassingen naar de codes te doen. Alleen het CARA is bevoegd om bij een functioneel lichaamsgebrek de codes te bepalen. Daarom werd de volgende procedure afgesproken met het CARA. De persoon in kwestie neemt eerst contact op met het CARA en vermeldt dat het om een administratieve omwisseling gaat van een BF-rijbewijs. Het CARA stuurt dan onmiddellijk een medische vragenlijst op die door de betrokkene en zijn behandelende arts wordt ingevuld, eventueel aangevuld met medische verslagen. Wanneer het CARA dan vaststelt dat de medische toestand niet gewijzigd is, wat bijna steeds het geval zal zijn aangezien het gaat om een locomotorische handicap, zal het CARA binnen de week het dossier behandelen.

Het is niet zo dat personen met een handicap opnieuw een rijgeschiktheidsonderzoek moeten ondergaan. De omzetting kan bijgevolg in enkele weken tijd worden geregeld. Deze werkwijze werd als zodanig toegelicht aan de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

18.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, het betreft rijbewijzen van voor 1989. Een groot aantal mensen vreest dat er toch wordt geoordeeld dat er een wijziging is opgetreden. U zegt duidelijk dat indien er geen wijziging is, het kan worden afgehandeld. De vrees is dat bij sommigen de handicap iets verergerd is en men de rijgeschiktheidstest opnieuw moet afleggen. Ik volg het verder op met de betrokken organisaties.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "CNG-voertuigen en de controle daarop" (nr. 3611)

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "technische problemen bij de inschrijving van CNG-voertuigen" (nr. 3698)

19 Questions jointes de

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules fonctionnant au GNC et leur contrôle" (n° 3611)

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "des problèmes techniques lors de l'immatriculation de véhicules alimentés au GNC" (n° 3698)

19.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb enkele vragen over Compressed Natural Gas of CNG-voertuigen.

Natuurlijk moeten wij hernieuwbare en propere energie aantrekken en promoten. Het is echter, in België toch, een verhaal met bijzonder veel haken en ogen. Een belangrijke oorzaak van de achterstand in België, ten opzichte van de buurlanden, is meer dan duidelijk de onduidelijke en onsamenhangende bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de Gewesten.

Ook het ontbreken van voldoende infrastructuur doet een aantal autoconstructeurs een afwachtende houding aannemen. Een andere reden, mijnheer de staatssecretaris, en daar wil ik het met u over hebben, is te zoeken in het feit dat België betreffende de keuring van CNG-wagens, op het vlak van wetgeving en reglementering, enkele technologische sprongen heeft gemist.

Zo laat ik mij vertellen dat de tanks van de vernoemde CNG-wagens in België om de drie jaar moeten worden gekeurd, terwijl België, voor zover ik weet, het enige land in Europa is dat dit in die mate oplegt. Nederland, dat zowat het gidsland is wat CNG-wagens betreft – zij hebben er ook heel wat meer ervaring mee – heeft door de technologische vooruitgang van CNG de controle al lang teruggebracht op zeven jaar. Ook de kostprijs van zo'n keuring loopt in België bijzonder hoog op.

Ik heb de volgende vragen.

Erkent u de problematiek?

Waarom moet er elke drie jaar een keuring plaatsvinden, terwijl die regel eigenlijk in geen enkel ander Europees land nog wordt toegepast?

Wordt eraan gedacht om de keuringsreglementering op dat vlak aan te passen?

De CNG-keuring is in België ook vrij duur. Ik laat mij vertellen dat een keuring 2 000 à 3 000 euro kan bedragen. Dat zijn serieuze bedragen. In het buitenland, bijvoorbeeld in Nederland, zou het een stuk goedkoper zijn.

Wordt het niet stilaan tijd om in deze materie het geweer van schouder te veranderen en gepaste maatregelen te nemen, zodat de aanmaak en het gebruik van propere CNG-wagens worden gepromoot?

In mijn andere vraag heb ik het over het koninklijk besluit van 9 juli 1997 over het gebruik van samengedrukt aardgas voor het aandrijven van auto's. Van verschillende kanten dringt men erop aan dat er een verbetering moet komen van de technische onduidelijkheden ter zake, omdat het promoten van CNG-wagens in België daardoor, alsook door de infrastructuurproblemen, ten opzichte van onze buurlanden nog verdere vertraging oploopt. Hebt u zicht op de technische onduidelijkheden die in dit koninklijk besluit te vinden zijn?

Ten tweede, en belangrijker, er zou een informele werkgroep zijn opgericht met vertegenwoordigers van de verschillende actoren die zich bezighouden met het herschrijven en verbeteren van de voorwaarden voor de technische homologatie van de motoren en voor de bouw van tankstations. Hebt u er zicht op hoever men daarmee staat?

Ten derde, wanneer komt die overleggroep met voorstellen naar buiten?

Ten vierde, stel ik misschien de belangrijkste vraag, mijnheer de staatssecretaris. Wordt het niet dringend tijd dat men met specialisten, bijvoorbeeld uit Nederland, aan tafel gaat zitten om na te gaan hoe een en ander versneld kan worden? Ik denk aan de bouw van tankstations en de inschrijving van CNG-wagens. Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

19.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Logghe, aardgasvoertuigen (NGV) zijn in België inderdaad eerder marginaal. Volgens gegevens van de DIV zijn er op dit ogenblik 197 voertuigen op aardgas ingeschreven, waarbij het vooral gaat om voertuigen die gebruikt worden door bedrijven.

Eén van de grote hinderpalen om met aardgas te rijden is inderdaad de onbestaande of zeer beperkte bevoorradingsmogelijkheid. Daarin zal verandering komen, daar Colruyt als eerste zijn tankstations in Antwerpen, Anderlecht, Halle en Ninove over enkele maanden zal hebben uitgerust met tankmogelijkheden voor aardgas. Over een periode van 3 jaar wil men een 25-tal aardgaspompen installeren. Het is duidelijk dat andere brandstofverdelers dit voorbeeld zullen volgen. Deze informatie kunt u trouwens terugvinden op de website www.cngdrive.be.

Wat de technische reglementering van de aardgasvoertuigen betreft, werden de nodige schikkingen getroffen om de inschrijving en de controle van deze voertuigen mogelijk te maken. Ons land is namelijk verplicht de voorschriften van de reglementen nrs. 110 en 115 van Genève inzake aardgasvoertuigen toe te passen.

Het koninklijk besluit van 9 juli 1997 verwijst dan ook naar die internationale reglementen, zodat in de praktijk de volgende procedure van toepassing is voor de inschrijving en controle van nieuwe aardgasvoertuigen.

Als het gaat om een nieuw Europees goedgekeurd voertuig dat van origine is uitgerust met een aardgasinstallatie, dient er op dit ogenblik alleen een vereenvoudigde keuring bij de inschrijving ervan te gebeuren.

Wat de periodieke keuring betreft, de aardgastanks dienen, conform het reglement van Genève, elke vier jaar een visuele controle te ondergaan. De maximale levensduur ervan bedraagt 20 jaar.

Het koninklijk besluit van 1997 zal tegen het einde van dit jaar worden vervangen door een nieuw KB, dat op formele wijze de reglementen van Genève inzake aardgasvoertuigen zal implementeren en waarbij eveneens de voorafgaande keuring bij inschrijving van een nieuw CNG-voertuig zal worden afgeschaft.

19.03 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb natuurlijk geen antwoord gekregen op de vraag nr. 3698, waarin het gaat over de informele

werkgroep. Ik merk dat u een nieuw KB belooft vóór het einde van het jaar. Ik veronderstel dat u daarnaar verwijst.

Ik pleit al lang voor een vereenvoudiging van de procedure van controle en inschrijving en ook voor de "versnelling van de infrastructuur". Ik heb ondertussen een paar bedrijven bezocht. Het valt mij op hoe professioneel die mensen uitgerust zijn en hoe klaar zij zijn om de sprong op de markt te wagen. Ik hoop dat wij niet achterblijven en dat wij die belangrijke stap zullen zetten.

Ik illustreer nog even in welke mate wij nog altijd achterop hinken. CNG-wagens worden voor de toegang tot ondergrondse parkings nog altijd gelijkgesteld met lpg-wagens, terwijl het om volledig andere wagens gaat, ook op het vlak van risico, verzekering, enzovoort.

Toch lopen wij ook op dat vlak, qua reglementering, nog altijd een stuk achterop. Ik kan dus maar hopen dat men die heel snel bijbeent. Ik volg in elk geval de reglementering op. Ik kijk uit naar het nieuwe KB op het einde van het jaar. Wij horen en zien elkaar hierover zeker nog.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fusieloket voor weg- en waterverkeer" (nr. 3628)

20 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la fusion des guichets pour le transport routier et fluvial" (n° 3628)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, aan het station in Oostende hebt u op woensdag 23 maart het eerste fusieloket voor weg- en waterverkeer geopend. De fusie komt er voor het gemak van de burger en past in het kader van de duurzame mobiliteit. Het loket is immers vlot bereikbaar met trein, tram, bus, auto en fiets en te voet.

Vroeger baatte de FOD Mobiliteit namelijk twee loketten uit. Voor de administratie bevoegd voor de nummerplaten was er een kantoor van DIV in Zandvoorde, in het Oostendse achterland. Aan het station was een loket voor de administratie voor de waterwegen, onder meer voor de afhaling van vlagbrieven en immatriculatieplaten voor pleziervaartuigen en van de officiële documenten voor de visserij.

Ik citeer de woordvoeder van de FOD Mobiliteit, de heer De Spiegelaere: "Omdat de ruimte hiervoor beschikbaar was, hebben we beide diensten samengebracht. Met de uitbreiding is ook het takenpakket van de antenepunten uitgebreid. De locatie bleek ideaal omdat ze goed omsloten is en dus voor iedereen vlot bereikbaar. Je kan hier zelfs met een schip langskomen".

De samensmelting van de diensten voor weg- en waterwegverkeer wordt over een jaar geëvalueerd. We zijn ondertussen een maand na de opening van het loket. Het is mogelijk dat u reeds de eerste resultaten aan de commissie kunt meedelen.

Ik hoop echter dat het niet bij dat ene initiatief blijft en dat er nog andere plannen zijn. Mijnheer de staatssecretaris, zijn er nog fusieloketten voor weg- en waterverkeer gepland? Zo ja, op basis van welke overwegingen werden die gekozen en binnen welke termijn zullen die gerealiseerd zijn? Zo nee, waarom niet?

Waarom wordt pas nu met dergelijke fusieloketten gestart? Waarom heeft men dat niet vroeger gedaan? Waarom werd juist voor Oostende gekozen voor het eerste fusieloket voor weg- en waterverkeer?

20.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Veys, in mijn beleidsnota heb ik de noodzaak voor de federale overheidsdiensten Mobiliteit en Vervoer om de klantgerichtheid te versterken, zoals de toegankelijkheid van de informatie en de dienstverlening, onderstreept.

In dat opzicht werd in het managementplan van de FOD in de oprichting van mobiliteitsloketten voorzien, waartoe de burgers zich kunnen richten voor een rechtstreeks en gediversifieerd aanbod van diensten en informatie.

De FOD heeft dus de verspreiding van zijn verschillende loketten, gaande van maritiem vervoer, de

binnenvaart en de inschrijving van voertuigen, over het hele land geanalyseerd, evenals de bestaande informatie en dienstverlening in dit kader.

Het aanbod van de loketten zal stapsgewijs evolueren naar een meer gediversifieerd aanbod, waarbij rekening zal worden gehouden met de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

Het mobiliteitsloket van Oostende vormt een pilootproject. Ondertussen vonden voor water- en wegverkeer reeds aanpassingen ingang via de opleiding van het betrokken personeel.

De loketten bieden het hele palet van informatie en diensten inzake waterverkeer aan, informatie en het advies in verband met de verschillende procedures, vlaggenbrieven, kentekenplaten, vaarbevoegdheidscertificaten en logboeken. De loketten van de DIV, die tot hertoe enkel een informatie- en dienstenaanbod verzekerden voor de inschrijving van voertuigen, bieden nu ook nieuwe diensten aan zoals informatie en advies voor de uitreiking van het rijbewijs en informatie en advies in verband met de individuele homologatieprocedures van voertuigen.

Daarnaast wordt er gezocht naar nieuwe locaties, die na een evaluatie van het pilootproject in Oostende zullen toelaten om nog andere fusieloketten op te richten, vergelijkbaar met Oostende.

20.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord. Ik blijf op mijn honger inzake andere mogelijke locaties, maar ik vermoed dat dat nog het onderwerp van onderzoek en discussie zal uitmaken.

Het initiatief op zichzelf is waardevol en welgekomen. Ik hoop dat de evaluatie van het fusieloket in Oostende positief is.

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

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een eventuele taks op vliegtuigtickets in business class en first class" (nr. 3679)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van een vliegtaks" (nr. 3858)

21 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "une taxe éventuelle sur les tickets d'avion en classe business et première classe" (n° 3679)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion" (n° 3858)

21.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit persberichten die eind maart verschenen, blijkt dat de federale regering overweegt om een taks op vliegtuigtickets in business class en first class in te voeren. Tijdens de voorstelling van de begrotingsmaatregelen op 18 maart wuifde ontslagnemend minister van Financiën Reynders het idee van een vliegtaks naar verluidt nog weg, maar intussen heeft de Ministerraad van 25 maart besloten om een werkgroep op te richten die de invoering van zo'n taks moet onderzoeken.

Er wordt wel enkel onderzocht of zo'n taks op vliegtuigtickets in business class en first class mogelijk is. Het idee om ook langeafstandsvluchten in economy of met lowcostmaatschappijen te belasten, is afgevoerd.

Het is al de tweede keer dat de regering een heffing op vliegtuigtickets wil invoeren. Met de eerste poging probeerde de toenmalige regering-Leterme de begroting van het jaar 2009 op te smukken, maar de maatregel werd uiteindelijk na zwaar protest, volgens mij terecht, van de luchtvaartsector en van het Waals en Vlaams Gewest afgevoerd.

De heffing, zoals die in de persberichten van eind maart aan bod kwam, zou vooral de luchthaven van Zaventem treffen en niet bijvoorbeeld die van Charleroi, waar vooral gewerkt wordt met lowcostmaatschappijen.

Naar aanleiding van die plannen heeft ook in het Vlaams Parlement reeds de nodige discussie

plaatsgevonden. In de vergadering van 30 maart heeft zowel het Vlaamse Parlement als de Vlaamse regering hun ongenoegen geuit, omdat die taks vooral de luchthaven van Zaventem zou treffen. Ter zake heeft Vlaams minister-president Peeters ernaar verwezen dat hij een aantal belangrijke bezwaren heeft tegen die taks. Economisch gezien zou die taks vooral Zaventem en Deurne benadelen. De invoering van die taks is volgens minister-president Peeters als economische maatregel geen goed idee, omdat er tegen 2012 toch al een CO₂-taks komt op vliegtuigtickets. Die taks is voor alle tickets dezelfde. De nu besproken maatregel zal toch vooral Zaventem en in tweede instantie ook Deurne treffen.

Minister-president Peeters zei ook dat die taks juridisch niet zou kunnen, omdat deze strijdig zou zijn met het Verdrag van Chicago.

De minister-president besloot wel dat hij zou deelnemen aan de werkgroepen die daaromtrent werden opgericht en de nodige bezwaren op tafel leggen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem graag uw standpunt. In welke mate bent u voorstander van de invoering van een dergelijke taks? Indien ja, waarom? Indien nee, waarom niet?

Bent u van oordeel dat de invoering van een dergelijke taks vooral de luchthaven van Zaventem zal treffen? Indien ja, op welk vlak? Indien nee, waarom niet?

Wat zult u daarmee concreet doen? Zal er eventueel in compensaties worden voorzien mocht vooral de luchthaven van Zaventem daarvan het slachtoffer zijn? Als u van oordeel bent dat er geen compensatiemaatregelen moeten worden genomen, waarom wenst u dat niet te doen? Indien wel, welke maatregelen worden gepland?

Op welke jaarlijks bedrag wordt de opbrengst van een taks op vliegtuigtickets in business- en first class begroot? Over welke bedrag spreken wij hier? Is er al een becijfering gemaakt van hoeveel dit per luchthaven zou kosten?

In welke mate bestaat er nu al een dergelijke taks in andere EU-landen? Spiegelent men zich aan andere voorbeelden in het buitenland? Heeft men daarvan al de gevulgen becijferd?

Werd uw kabinet betrokken bij de werkgroep die een taks op vliegtuigtickets in business- en first class moet onderzoeken? Indien ja, welk standpunt werd door de vertegenwoordigers van het kabinet ingenomen? Indien nee, waarom maken de vertegenwoordigers van uw kabinet daarvan geen deel uit?

Tot slot, wat is de stand van zaken van deze werkgroep? Wanneer zal de werkgroep haar werkzaamheden beëindigen en haar conclusies voorleggen aan de Ministerraad? Mocht dit reeds gebeurd zijn, wat zijn deze conclusies?

21.02 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal niet alle elementen herhalen. Er zat immers al heel wat vervat in de vraag van de heer Veys.

Ik wil echter nog even aanhalen dat de laatste keer dat men een dergelijke taks wilde invoeren, in 2008, dit vooral werd aangekaart vanuit een milieuoogpunt. Die vluchten zorgen immers voor een zware belasting.

Het ontzien van economie en lowcost past niet helemaal in dat verhaal aangezien het precies de vluchten op korte afstand zijn die een iets grotere impact kunnen hebben. Ook de schaal waarop dit gebeurt, is helemaal anders.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende concrete vragen. Kunt u het voorstel inzake de vliegtaks even schetsen? Hoe kunt u dit rijmen met het systeem van de emissiehandel, dat binnenkort op de luchtvaart van toepassing wordt, als het effectief over de milieu-impact gaat?

Ten tweede, qua uitzondering voor economy en low cost zal de luchthaven van Zaventem hiervan inderdaad in de eerste plaats het slachtoffer worden. Hebt u een zicht op de effecten op de diverse luchthavens? Wat is de opbrengst? Welke verhouding is er tussen de verschillende luchthavens, namelijk Zaventem, Charleroi, Oostende en Deurne? Is een dergelijke taks in feite in overeenstemming met het Verdrag van Chicago? Minister-president Kris Peeters trekt dit in twijfel. Het zou interessant zijn om te weten of dit effectief ook zo is, zeker voor de toekomst.

In een van mijn eerdere vragen heb ik al verwezen naar de vraag van de Europese Commissie aan de lidstaten om rekening te houden met de moeilijke positie van de luchtvaartmaatschappijen bij het bepalen van kosten voor luchtvaarnavigatiediensten. Een dergelijke taks zou diezelfde maatschappijen uiteraard treffen. Hoe verhoudt dit idee zich dan met de eerdere positie van de staatssecretaris ten aanzien van de brief van de Europese Commissie om die kosten te beperken?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

21.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, deze aangelegenheid wordt momenteel op regeringsniveau besproken, maar vergt verder grondig onderzoek, zowel wat betreft het principe van de invoering van een vliegtaks als van een specifieke taks op tickets voor business en first class. Het dient te worden vermeden dat passagiers en in hun zog luchtvaartmaatschappijen zouden uitwijken naar nabijgelegen luchthavens in de omringende landen waar een dergelijke taks niet van toepassing is.

Dat een dergelijk gevaar reëel is, bewijst het Nederlandse voorbeeld. Na de invoering in 2008 van een taks op vliegtickets aldaar kon de luchthaven van Brussel een toename noteren van het aantal Nederlandse passagiers met 45 %, terwijl Amsterdam Schiphol Airport het aantal vluchten met 5 % zag afnemen. De Nederlandse overheid heeft de taks dan ook weer snel afgevoerd.

De impact van een mogelijke daling van het aantal passagiers op de werkgelegenheid op de Belgische luchthavens door een eventueel jobverlies, samen met het verlies aan economische activiteit en een terugval van het toerisme, dient sowieso te worden bekeken.

Een ander belangrijk gevolg van een heffing alleen op first en business class tickets zou een mogelijke scheeftrekking kunnen zijn tussen de luchthaven Brussel-Nationaal en de regionale luchthavens. Het is immers zo dat het leeuwendeel van deze passagiers vertrekt van op Brussels Airport, terwijl het vervoer van op de regionale luchthavens geconcentreerd is op low cost voor passagiers en het charterverkeer.

Dit zijn slechts enkele overwegingen die de regering momenteel onderzoekt vooraleer tot een besluit te komen en een beslissing te treffen.

Tot zover, zeer omzichtig, het antwoord dat ik u kan geven op de vele vragen die u gesteld hebt. Ik meen dat de teneur voldoende duidelijk is.

21.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het is duidelijk dat u zelf al een aantal argumenten aanhaalt die ervoor pleiten om dergelijke taksen niet in te voeren. U verwijst zeer terecht naar het voorbeeld van Nederland waar men er zeer snel komaf mee heeft gemaakt. Wij hebben even de vruchten mogen plukken van een voor Nederland nefaste maatregel.

Op het vlak van de ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal moeten wij alles in het werk stellen. Gelet op de ambities en de huidige cijfers meen ik niet dat het een goede zaak zou zijn mocht deze taks worden ingevoerd, zeker wanneer wij kijken naar de scheeftrekkingen die er nu al zijn, vergeleken met de regionale luchthavens.

Tot slot moeten wij vermijden, met het oog op de tewerkstelling, mocht deze maatregel worden doorgevoerd dat wij de opbrengst van deze taks op zak steken, terwijl wij aan de andere kant middelen moeten vrijmaken om bedrijven te helpen die in financiële problemen komen door de minderopbrengst of door een dalend aantal gebruikers van de Brusselse luchthaven.

21.05 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ook ik dank u voor uw antwoord.

Ik kan mij echter niet van de indruk ontdoen dat wij geen twee vragen en een antwoord hebben gehoord maar eigenlijk drie vragen. Wat u aanhaalt zijn eigenlijk dezelfde elementen waar wij ook mee zitten. Misschien moeten wij afspreken dat wij de vragen met drie tegelijk kunnen stellen aan die regeringsleden die dat wel voorstellen. Misschien kan dat tot concrete resultaten leiden.

Ik ben ieder geval verheugd dat u dezelfde bezorgdheden hebt als wij. Wij wachten dus met spanning af hoe deze discussie binnen de regering zal uitdraaien. Mogelijk komen wij dan terug, misschien met twee of misschien met drie, met onze vragen.

21.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Wollants, tot nader order behoort dit tot de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Mobiliteit. Ik kan moeilijk vragen stellen aan mijzelf.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe richtlijnen voor vrijstelling van gordelplicht" (nr. 3685)

- de heer **Franco Seminara** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrijstellingen van de gordelplicht" (nr. 3770)

22 **Questions jointes de**

- M. **Tanguy Veys** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles directives relatives à la dispense du port de la ceinture" (n° 3685)

- M. **Franco Seminara** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les exemptions du port obligatoire de la ceinture de sécurité" (n° 3770)

22.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, sommige ministers klagen dat zij meer werk hebben in deze periode van lopende zaken dan voorheen. De problematiek van de kabinetten speelt daar natuurlijk ook een rol in. U hebt van deze periode gebruik gemaakt om een en ander in orde te stellen of toch meer op de realiteit af te stemmen, zeker op het vlak van de vrijstelling van gordelplicht.

Vorig jaar nog kregen meer dan 2 000 Belgen een levenslange vrijstelling van gordelplicht, zodat er op dit moment in ons land zo'n 30 000 mensen zonder gordel mogen rijden.

U wil echter komaf maken met de grote hoeveelheid aan vormen van vrijstelling. U wenst deze te herleiden tot een honderdtal vrijstellingen per jaar. Volgens de persberichten volstaat hoogzwanger, pas geopereerd, gehandicapt zijn of een huidaandoening hebben niet meer om vrijgesteld te worden. De richtlijnen die u ter zake aan de artsen hebt gestuurd, geraakten in de media bekend op 25 maart. U wenst op die manier het aantal uitzonderingen binnen de perken te houden.

Ik ga ervan uit dat u niet over één nacht ijs gegaan bent en dat u voor het nodige overleg gezorgd hebt, waarbij enerzijds enkele belangenorganisaties en anderzijds ook de artsen werden geraadpleegd. Ik had graag van u vernomen op welke basis u uw nieuwe lijst met uitzonderingen op de gordelplicht hebt opgemaakt?

Worden deze richtlijnen ook gestaafd met recent statistisch materiaal dat bijvoorbeeld wijst op een correlatie tussen een te hoog aantal vrijstellingen van de gordelplicht en lichamelijke schade bij ongevallen of hebt u zich gebaseerd op andere statistische gegevens of op een aantal ergernissen bij de overheid of de politiediensten die vaststellen dat men een beetje te laks omspringt met deze vrijstellingen?

Als er cijfermateriaal is, verneem ik graag van u wat uw conclusies daaruit waren? Zo neen, waarop baseert u zich dan wel en waarom zijn er geen cijfers voorhanden?

22.02 **Franco Seminara** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur les modalités du port de la ceinture de sécurité pour certaines catégories de personnes, notamment celles souffrant d'obésité. Il s'agissait alors de vous sensibiliser sur les contraintes dont elles peuvent faire l'objet en lien avec leur corpulence physique.

Si la loi prévoit exceptionnellement une dispense du port de la ceinture pour toute personne dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de celle-ci, pour certaines professions et pour certaines affections d'ordre médical, je souhaiterais revenir sur votre annonce de vouloir contenir le nombre d'exceptions.

D'après les nouvelles directives que vous comptez envoyer sous peu aux médecins, vous entendriez limiter le nombre de dérogations à une centaine par an.

Pour rappel, en Belgique, quelque 300 000 personnes peuvent actuellement rouler sans ceinture et, l'an dernier, plus de 2 000 personnes ont reçu une dispense à vie.

S'il convient de rappeler la nécessité et l'utilité de porter sa ceinture de sécurité, sans contester en aucune façon l'obligation de la porter à chaque fois qu'on prend le volant, notons cependant que certaines personnes risquent d'être heurtées par votre volonté de durcir les régimes d'exemption. Je songe essentiellement aux femmes enceintes, aux personnes ayant subi une grave opération, à celles présentant une lourde affection de la peau ou encore aux personnes vivant avec un handicap lourd.

Dans ce cadre, monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous donner plus de précisions sur le contenu des directives que vous comptez rendre obligatoires? Quels sont les objectifs poursuivis par le durcissement du régime d'exemption du port de la ceinture obligatoire? Quelles motivations guident-elles cette initiative?

22.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Er is natuurlijk wel een parallellisme tussen deze twee vragen.

Ten eerste, wat de nieuwe richtlijnen betreft, mijnheer Veys, mag ik onderstrepen dat algemeen wordt aangenomen dat de veiligheidsgordel een van de goedkoopste en eenvoudigste manieren is om het aantal verkeersslachtoffers bij voertuiginzittenden te beperken. Er is geen statistisch materiaal voorhanden met betrekking tot de correlatie tussen het aantal vrijstellingen van de gordeldraagplicht en het aantal verkeersslachtoffers. Met andere woorden, wij weten niet in welke mate degenen die vrijgesteld zijn, betrokken zijn bij ongevallen en wat globaal genomen de lichamelijke gevolgen ervan zijn.

Nochtans weten wij zeer goed dat het dragen van de veiligheidsgordel de kans op een ernstig of dodelijk letsel aanzienlijk vermindert. Het dragen van de veiligheidsgordel reduceert de kans op een dodelijke afloop bij een ongeval met 40 % tot 50 % voor bestuurders en passagiers die vooraan in het voertuig zitten en met 25 % voor passagiers die achteraan hebben plaatsgenomen. De impact op de ernstige letselongevallen is gelijkaardig.

Daarom ook dat binnen de Europese Unie het niet dragen van de veiligheidsgordel wordt beschouwd als een van de drie grote verkeersveiligheidsproblemen, naast de overdreven en onaangepaste snelheid en het rijden onder invloed. Dat zijn de redenen waarom het aantal vrijstellingen van de gordeldraagplicht zoveel mogelijk moet worden beperkt en alleen mag toegekend worden wanneer het echt noodzakelijk is, op basis van ernstige medische tegenindicaties.

Daarom heeft het BIVV op basis van wat daarover is gepubliceerd in Europa en de Angelsaksische landen een lijst opgesteld met aandoeningen en gevallen waarvoor wel of niet een vrijstelling zou mogen verleend worden. Deze lijst zal opgestuurd worden naar alle dokters en zal voor hen een hulpmiddel zijn om de vraag tot vrijstelling van hun patiënt te kunnen beoordelen. In die folder wordt aan de hand van een aantal voorbeelden zoals zwangerschap, pacemaker, brandwonden, stoma, de gestalte enzovoort, uitgelegd in hoeverre deze een vrijstelling van het dragen van de veiligheidsgordel kunnen rechtvaardigen. De huidige procedure voor het afleveren van de gordel wordt daarbij niet gewijzigd.

De dokters worden via de folder beter geïnformeerd over de problematiek en kunnen aan de hand daarvan op een meer objectieve wijze aan hun patiënten uitleggen waarom zij al of niet ingaan op een vraag tot vrijstelling van de gordelplicht.

Over het ontwerp van de folder werd het advies gevraagd aan enkele artsen, zowel huisartsen als specialisten in de orthopedie en andere. Er werden geen bemerkingen geformuleerd. Momenteel ligt de folder voor advies bij de Orde der Geneesheren.

Monsieur Seminara, votre question était assez similaire à celle posée par M. Veys. Vous admettez que la ceinture de sécurité est un des moyens les plus économiques et les plus efficaces pour réduire le nombre de victimes mortelles parmi les occupants d'un véhicule. Les études montrent que le fait de ne pas porter la ceinture augmente de manière significative le risque de décès ou de blessures graves en cas d'accident. Il est donc important de ramener le nombre de dérogations à des proportions plus acceptables. L'octroi d'une dérogation au port de la ceinture doit constituer une mesure exceptionnelle accordée sur la base de réelles raisons médicales.

À cette fin, l'IBSR a rédigé une brochure à l'attention des médecins. Il s'agit uniquement d'informations mises

à disposition de ces derniers, afin de leur permettre, si nécessaire, d'objectiver le bien-fondé d'une demande de dérogation formulée par un patient. Il y est expliqué dans quelle mesure la grossesse, le pacemaker ou encore des brûlures peuvent justifier l'octroi ou non d'une dérogation.

La procédure actuelle est inchangée, mais les médecins qui sont en première ligne pour formuler une demande de dérogation au nom de leurs patients seront mieux informés et pourront, le cas échéant, expliquer de manière circonstanciée pourquoi la demande de dérogation n'est pas justifiée. Le projet de brochure a été soumis à plusieurs médecins, aussi bien généralistes que spécialistes. Aucune remarque n'a été formulée jusqu'à présent. L'IBSR attend actuellement l'avis de l'Ordre des médecins auquel ce projet a été envoyé.

22.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik treed de staatssecretaris bij als hij zegt dat de veiligheids gordel een goedkoop instrument is om de letsels bij ongevallen zoveel mogelijk te beperken. Het gebruik ervan moet zoveel mogelijk aangeraden en verplicht worden.

Ik ga ook akkoord dat er moet worden gesnoeid in het aantal vrijstellingen. Ik ben blij dat hij daarvoor het nodige overleg heeft laten plaatsvinden met de medische sector.

Tot slot hoop ik dat er binnen een vijftal jaar een evaluatie komt om na te gaan of men niet met een kanon op een mug heeft geschoten, of men er zeker van is dat de vrijgestelde categorieën alsnog kunnen worden opgenomen, om te bekijken of men niet te hard van stapel is gelopen. De eerste bekommernis is natuurlijk de verkeersveiligheid, het redden van levens of het beperken van lichamelijke letsels.

22.05 Franco Seminara (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je comprends votre souci de renforcer la sécurité via la diminution des exemptions mais je voudrais attirer votre attention sur les personnes qui font l'objet d'un suivi médical nécessitant une adaptation. Je compte sur votre bon sens pour que le nouveau régime des exemptions tienne compte de cela.

22.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Ma préoccupation est de ne pas tomber d'un excès dans l'autre. Il faut trouver le juste milieu. C'est la raison pour laquelle je souhaite connaître la réaction du corps médical avant de mettre en application le nouveau régime.

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

23 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onnodige hinder veroorzaakt door de huidige regelgeving bij seinoverschrijdingen" (nr. 3704)

23 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les désagréments inutiles provoqués par la réglementation actuelle en cas de dépassement de signal" (n° 3704)

23.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is ingegeven door het toenemend aantal seinvoorbijrijdingen in 2010, waarover ik reeds een vraag aan minister Vervotte stelde. Naar aanleiding van een seinvoorbijrijding in Brussel Kapellekerk heb ik gewezen op de toch wel omslachtige procedure.

De procedure om een bestuurder te vervangen na een seinvoorbijrijding is een preventieve veiligheidsmaatregel, die wordt opgelegd door het ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot aanneming van een bestek voor het veiligheidspersoneel. Dat besluit ressorteert onder uw verantwoordelijkheid als staatssecretaris van Mobiliteit. De wettelijke indeling van de seinvoorbijrijding is vastgelegd in het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat en het jaarlijks veiligheidsverslag.

In bijlage 5, punt 7 worden de volgende seinvoorbijrijdingen omschreven: seinvoorbijrijding door ontijdig dichtzetten van het sein, door ontijdig dichtvallen van het sein en ten gevolge van andere oorzaken.

Een treinbestuurder die dat nodig acht, mag na bijvoorbeeld een seinvoorbijrijding door ontijdig dichtzetting of ongeoorloofd overschrijden op eigen vraag onmiddellijk worden afgelost. In het analyse- en rapporteringssysteem registreert Infrabel naast de eventuele gevolgen van het incident ook of het eerste gevaarlijke punt al of niet werd bereikt.

In de rapporten van Infrabel en de NMBS wordt ook weergegeven wat de afstand van de seinoverschrijding was. In de praktijk moet een treinbestuurder die wordt geconfronteerd met een seinvoorbijrijding, veelal gedurende een tijd op een bureau wat administratief werk doen. Daarbij rijst de vraag of dat wel een goede beslissing is en of dat soort werk het meest geschikt is.

Die regelgeving heeft ervoor gezorgd dat, naar aanleiding van een seinoverschrijding ter hoogte van het treinstation Brussel Kapellekerk op 13 januari 2011, het volledige traject voor niet minder dan 9 treinen en voor 34 treinen een deel van het traject werd afgeschaft en dat 270 reizigerstreinen samen 3 523 minuten vertraging opliepen.

Als men de treinbestuurder in kwestie de mogelijkheid had gegeven om na de vaststelling van de seinoverschrijding met zijn trein door te rijden tot het eerstvolgende station – voor Brussel Kapellekerk lag dat volgende station niet veraf – en hem pas dan te vervangen, was de hinder veel beperkter gebleven.

Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem graag uw standpunt. Bent u van mening dat de huidige regelgeving bij seinoverschrijdingen voor te grote en dus onnodige hinder zorgt en moet worden aangepast?

Zo ja, in welke zin moet die aangepast worden en binnen welke termijn zal dat afgerond zijn? Zo nee, waarom bent u van oordeel dat dat niet het geval is?

23.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, een ongeoorloofde seinoverschrijding is voor de betrokken treinbestuurder op zichzelf reeds een ernstige gebeurtenis, die bij hem een emotionele schok kan veroorzaken.

De gemoedstoestand van de betrokken bestuurder kan niet steeds correct worden ingeschat door het ter plaatse gesnelde toezichtspersoneel of door de treindispatching, met een beknopt gesprek via de grond-treinverbinding. Ook de mogelijke invloed van alcohol of psychoactieve stoffen op het gedrag van de treinbestuurder die betrokken is bij een ongeoorloofde seinoverschrijding, kan zonder de daartoe voorgeschreven testmiddelen niet steeds doeltreffend worden beoordeeld.

Daarom is het de plicht van de infrastructuurbeheerder om bij een ernstig vermoeden van een ongeoorloofde seinoverschrijding als preventieve maatregel de betrokken treinbestuurder te ontheffen van zijn veiligheidsfunctie als bestuurder. Het betreft een preventieve maatregel, zowel ter bescherming van de betrokken treinbestuurder zelf, als van de andere gebruikers van de spoorweginfrastructuur.

De ongeoorloofde seinoverschrijding op 31 januari 2011 heeft door de plaats en het uur van het voorval een zware impact gehad op de regelmaat van het treinverkeer. Het verder laten rijden van de betrokken bestuurder tot het eerstvolgende station was geen optie, daar de mogelijke consequenties van een daaropvolgend tweede feit zeer zwaar hadden kunnen zijn.

Na de dramatische treinongevallen te Pécrot en Buizingen zou een versoepeling van de veiligheidsmaatregelen na een ongeoorloofde seinoverschrijding een onaanvaardbaar signaal zijn aan de treinreiziger. De uitzonderlijke treinvertragingen die sporadisch door een dergelijke beslissing worden veroorzaakt, zijn een kleine prijs voor het veiligstellen van het openbaar transport van de reizigers.

23.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik deel uw standpunt dat veiligheid op de eerste plaats moet komen. Alleen moet er misschien toch eens nagedacht worden of er geen alternatieven zijn. Natuurlijk zijn er niet veel voorhanden en men kan niet met een of ander mobiel treintje snel een andere treinbestuurder ter plekke brengen. Kunnen we bijvoorbeeld geen rekening houden met gradaties in verband met het type seinoverschrijding die toelaten dat de hinder iets beperkter is.

Als men moet kiezen tussen de hinder voor een aantal treinen of een ongeval met een of meerdere dodelijke slachtoffers, moeten wij steeds kiezen voor de eerste oplossing, ongeacht de hinder.

Ik weet ook niet wat de reglementering is in het buitenland en of men daar ook even rigide optreedt. Misschien kunnen we daar inspiratie halen om toch een iets gevarieerder beleid op te zetten.

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

24 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inrichting van straten als 'fietsstraat'" (nr. 3740)

24 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aménagement de rues dites 'rues cyclistes'" (n° 3740)

24.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, de aanleiding voor mijn vraag is een discussie in de Gentse gemeenteraad. Ik ben nochtans zelf geen gemeenteraadslid in Gent. Gelet op de plannen van het stadsbestuur van Gent om, na onderzoek en overleg met buurtbewoners, de zuidelijke helft van de Visserij als fietsstraat in te richten, werd erop gewezen dat de wetgeving dit momenteel niet toelaat. Men wenst in de betrokken straat een fietsstraat te introduceren om de Visserij een stuk veiliger en aantrekkelijker te maken.

Een fietsstraat is een belangrijke fietsverbinding waarbij de straat zo wordt ingericht dat de fietser als hoofdgebruiker geldt. Het autoverkeer is met andere woorden ondergeschikt aan dat fietsverkeer en is als het ware te gast in de fietsstraat. Het fietsverkeer komt centraal op de weg te liggen en de auto's worden geacht de fietsers niet voorbij te steken.

In tegenstelling tot landen als Nederland en Duitsland is dit concept in België nog nieuw en vraagt het daarom wat praktische uitwerking. Zo moet de vormgeving van de fietsstraat uitgetekend worden. Er moet een specifiek verkeersbord voor fietsstraat worden aangemaakt. Ook het aanbrengen van een aangepaste coating van de rijweg moet worden voorbereid. Een absolute voorwaarde voor een goed functionerende fietsstraat is wel dat er niet te veel autoverkeer is, anders is het risico te groot dat fietsers hun prominente rol niet durven op te eisen.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate werd u reeds geconfronteerd met dit fenomeen van fietsstraat, en vragen, plannen en eventueel ook de effectieve realisaties van bepaalde lokale besturen? Bent u van oordeel dat de huidige wegcode volstaat om een straat als fietsstraat in te richten? Zo neen, op welk vlak is dit niet mogelijk? Bent u van oordeel dat er een aantal maatregelen moet worden genomen om de wegcode aan te passen? Zo ja, welke maatregelen? Zo neen, kunt u even toelichten op welke wijze en onder welke voorwaarden dit dient te gebeuren?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u verwijst naar Nederland en Duitsland. Ik denk dat het concept uit Kopenhagen in Denemarken komt.

Voorzitter: Maggie De Block.

Présidente: Maggie De Block.

24.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Uit de informatie van de stad Gent blijkt dat de bewuste straat zich in een zone 30 bevindt en dat er eenrichtingsverkeer voor auto's geldt. De daartoe nodige wettelijke borden zijn geplaatst. Bijkomend zal door middel van het aanbrengen van een rode wegbedekking en een informatiebord worden verduidelijkt dat het een weg is die in de eerste plaats bedoeld is voor fietsers. Deze laatste twee ingrepen zijn van louter informatieve aard en leggen bijgevolg geen dwingende gedragsregels op.

Er bestaat al een wettelijk verkeersbord dat zou kunnen dienen om een fietsstraat zoals bedoeld in Gent aan te duiden. Zo is er de mogelijkheid om door middel van verkeersborden wegen voor te behouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers of ruiters of een van de categorieën weggebruikers. Wanneer op dit bord enkel het symbool van een fiets, eventueel aangevuld door het symbool van een voetganger, wordt aangebracht betekent dit dat enkel fietsers en voetgangers er toegang hebben.

Echter, overeenkomstig artikel 22 quinquies van het Verkeersreglement mogen ook de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers er rijden onder de voorwaarde dat zij in het bezit zijn van een vergunning afgeleverd door de beheerder van de bewuste weg. De gebruikers van deze wegen mogen elkaar niet in gevaar brengen en niet hinderen. Zij moeten dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen en zij mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren.

Daarmee rekening houdend zijn wij van oordeel dat het niet opportuun is om een nieuw bord ter aanduiding van een fietsstraat in het leven te roepen.

24.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, er is een wildgroei aan verkeersborden. Zelfs in

Gent kan ik u voorbeelden tonen waar men door de bomen het bos niet meer kan zien. Het initiatief om een apart bord voor een fietsstraat in het leven te roepen is op zich waardevol en kan tegemoetkomen aan het luwen van de verkeersdruk en ter promotie van het gebruik van de fiets.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de psycho-medische-sociale centra" (nr. 3560)

25 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les centres psycho-médico-sociaux" (n° 3560)

25.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, we weten allemaal dat de rechter een overtreder kan veroordelen tot verval van het recht op sturen. De rechter kan een herstel in het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor een of meerdere examens en onderzoeken, met name een theoretisch examen, een praktisch examen, een geneeskundig onderzoek, een psychologisch onderzoek en verdere specifieke scholingen, bepaald door de Koning.

De instellingen die instaan voor de geneeskundige en psychologische onderzoeken worden door de minister erkend als psycho-medische sociale centra en moeten op het moment van de erkenning aan bepaalde erkenningsvoorwaarden voldoen. De erkenningsvoorwaarden zijn vastgelegd in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Ik ga de voorwaarden niet allemaal overlopen. De kandidaat die bij twee achtereenvolgende medische of psychologische onderzoeken in dezelfde vestiging niet geschikt werd bevonden of die de voorwaarden of beperkingen toegevoegd aan de geschiktheidsverklaring betwist, ondergaat op zijn aanvraag hetzelfde onderzoek in een andere vestiging van dezelfde of een andere instelling, aangewezen door de minister of zijn gemachtigde.

De eisen die aan dergelijke instellingen worden opgelegd zijn, mijns inziens, niet bijzonder streng. Iedere arts met drie jaar ervaring kan in principe zo'n centrum opstarten. Specifieke ervaring met het begeleiden van bijvoorbeeld alcoholverslaafden of met de impact van bepaalde aandoeningen op het rijgedrag wordt niet expliciet gevraagd in het vermelde koninklijk besluit. Bovendien stelt zich de vraag naar de opportuniteit van het overlaten van een dergelijke dienstverlening die gebeurt op vraag van de rechtbanken, aan de vrije markt. De prijzen die worden vastgelegd in het ministerieel besluit zijn maximumprijzen, wat dus een opening laat voor prijsconcurrentie. Daarbij moeten we durven stellen dat het gevaar dreigt dat men omwille van zijn concurrentiepositie bepaalde mensen wat soepeler gaat behandelen of dat bepaalde centra misschien een soepelere reputatie zullen krijgen dan andere centra. Aangezien de cliënten kunnen kiezen, bedreigt dit volgens ons de verkeersveiligheid.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel van dergelijke instellingen zijn ondertussen erkend? Acht u de erkenningsvoorwaarden zoals vastgelegd in het vernoemde KB, voldoende? Heeft u weet van meldingen van misbruik door dergelijke instellingen? Heeft u informatie over de prijzen, en vooral de variatie daarin, die gehanteerd worden? Wordt er op enige manier controle uitgeoefend op de instellingen? We mogen aannemen van wel. Worden zij geëvalueerd? Is er naast een controle op het voldoen aan de weinig strenge erkenningsvoorwaarden nood aan een bijkomende kwaliteitscontrole? Behoort zoiets tot de mogelijkheden of zou deze mogelijkheid voorzien moeten worden in de toekomst? Tot slot: is het niet aangewezen om een dergelijke dienstverlening onder de objectiviteit van een overheidsdienst te plaatsen, zeker in het geval de controles op de kwaliteitsnormen te kort zouden schieten?

25.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, ten eerste, op dit ogenblik zijn er 9 instellingen erkend, die samen 91 vestingen hebben, gespreid over het hele land. Het huidige systeem van erkenning van psychomedisch-sociale centra, die bevoegd zijn om het medisch en psychologisch onderzoek uit te voeren bij personen die vervallen zijn van het recht tot sturen, bestaat sinds april 2006.

Ten tweede, het is nu 5 jaar later. Er is uiteraard een hele evolutie geweest, zowel wat het aantal instellingen en het aantal vestigingen betreft als wat de verworven expertise en de inhoud van de onderzoeken betreft. Ik meen dat het bijgevolg tijd is na deze 5 jaar de balans op te maken en na te gaan hoe wij de onderzoeksmethoden en de knowhow op medisch en psychologisch vlak kunnen vergroten en de kwaliteit ervan garanderen. Dit zal in de tweede helft van dit jaar door mijn administratie worden bestudeerd.

Ten derde, alle PMS-centra worden onderworpen aan dezelfde criteria en moeten de methode toepassen

die in de reglementering worden vermeld. Ik heb geen weet van misbruiken. Het is ook moeilijk te achterhalen wat er precies in de spreekkamer van de arts of de psycholoog gebeurd is. Zoals reeds gezegd, zal een studie moeten uitwijzen welke evaluatiemethoden daarvoor kunnen worden gebruikt.

Ten vierde, de reglementering bevat de volgende geïndexeerde maximumtarieven: 88 euro voor het medisch onderzoek en 299 euro voor het psychologisch tarief. De centra zijn vrij hun tarieven onder deze maxima te bepalen. Ik ben niet op de hoogte van de werkelijk toegepaste tarieven.

Ten vijfde, voor 2006 waren de medische en psychologische onderzoeken toevertrouwd aan VDAB en Forem. In 2006 werden deze onderzoeken als het ware geliberaliseerd, waarbij erkenningvoorwaarden en controlemaatregelen werden opgelegd. Objectiviteit en kwaliteit moeten kunnen worden gegarandeerd door voldoende strenge toegangs- en toepassingsregels, door kwaliteitsbewaking en permanente vorming, en door externe controles en evaluaties.

Zoals reeds gezegd, zal mijn administratie in de loop van dit jaar het geheel verder analyseren en bestuderen.

25.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik noteer vooral dat er een evaluatie wordt opgestart vanuit de administratie. Dat is zeer belangrijk want iedereen voelt wel aan dat als een bestuurder door een politierechtbank naar dergelijke onderzoeken wordt gestuurd we zeker moeten kunnen zijn van de kwaliteit van deze onderzoeken. Als we merken dat die onderzoeken eigenlijk in een vrije markt gesitueerd zijn, dan is kwaliteitscontrole toch essentieel om de al bij al vrij beperkte voorwaarden om zo'n centrum te mogen beginnen ook effectief op te volgen. Ik noteer dus dat men start met die evaluatie. Aan het einde van het jaar kunnen we daar dan, al dan niet in uw gezelschap, op terugkomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opvolging en de begeleiding van slachtoffers en nabestaanden bij treinrampen" (nr. 3771)

26 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le suivi et l'accompagnement des victimes et des proches des victimes de catastrophes ferroviaires" (n° 3771)

26.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in de nasleep van de treinramp in Buizingen, nu meer dan een jaar geleden, kwam vanuit diverse hoeken kritiek op de wijze waarin voorzien werd in de opvolging en de begeleiding van de nabestaanden van slachtoffers en in de opvolging en begeleiding van diegenen die alleen verwond waren.

Ik verwijs naar diverse krantenberichten ter zake, onder meer in de periode van begin februari, toen het één jaar geleden was dat de treinramp plaatsvond. Er is het tragische verhaal van mevrouw Geneviève Isaac, die haar ex-echtgenoot en haar oudste zoon van drie zonen verloor. Zij was als het ware uitgegroeid tot de stem van die zovele nabestaanden en slachtoffers van de treinramp in Buizingen.

In de commissie voor de Infrastructuur heeft minister Vervotte eind maart reeds een en ander geduid, want in het krantenartikel in De Standaard werd wel wat kritiek geuit, zowel in verband met de houding van de NMBS, Infrabel als de NMBS-Holding, alsook omtrent de psychologische bijstand die de slachtoffers en nabestaanden van de treinramp al dan niet hebben ontvangen. In het antwoord was het echter duidelijk; wij kregen toch wel wat kritiek te horen, onder meer omtrent de communicatie van het onderzoeksorgaan en over de vorderingen van het onderzoek naar de treinramp in Buizingen.

Wij hebben het daarstraks reeds even gehad over de algemene procedures die gelden voor het onderzoeksorgaan, maar specifiek voor de opvolging en begeleiding had ik graag hier in de commissie vernomen welke precies de concrete afspraken zijn op het vlak van opvolging en begeleiding van slachtoffers en nabestaanden bij treinrampen tijdens een lopend onderzoek en ook nadat het onderzoek werd afgesloten.

Op welke wijze werden en worden naar aanleiding van de treinramp in Buizingen de nabestaanden van slachtoffers en degenen die alleen gewond raakten geïnformeerd omtrent de vorderingen van het onderzoek? U hebt onder meer gezegd dat er nu nog steeds geen datum is, maar ik vermoed dat u ten aanzien van slachtoffers en nabestaanden iets specifiek of iets concreter kunt zijn, want dat is een van de pijnpunten die naar voren zijn gekomen.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van oordeel dat naar aanleiding van de treinramp in Buizingen, de nabestaanden van slachtoffers en degenen die alleen gewond werden, voldoende werd en wordt geïnformeerd omtrent de vorderingen van het onderzoek? Zo ja, waarop baseert u zich daarvoor? Zo nee, waarom niet? Werden er eventueel bijkomende maatregelen genomen om extra te voorzien in meer bijstand en opvolging van slachtoffers en nabestaanden?

26.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, het onderzoeksorgaan is zich zeer goed bewust van de noodzaak van een betere communicatie en heeft om die reden eerder reeds een website geopend. De website van het onderzoeksorgaan is www.mobilit.fgov.be/nl/index.htm. Vervolgens moet men doorklikken naar home, vervolgens naar spoor en vervolgens naar onderzoeksorgaan.

Dat bewijst in elk geval de bereidwilligheid tot meer openheid vanwege het onderzoeksorgaan in de recent opgerichte structuur. Die bereidwilligheid moet echter worden beperkt door de emotionele verwachtingen bij de slachtoffers en hun familie enerzijds en het beroepsgeheim anderzijds.

De ervaring leert dat in andere landen een gelijkaardige problematiek bestaat. Om die reden moeten nieuwe procedures worden opgesteld.

Gezien de gevoelige context is in het actieplan Spoorwegveiligheid in een benchmarking met onderzoeksorganen uit andere lidstaten gepland in 2012.

De ingewonnen informatie moet het onderzoeksorgaan toelaten een geschikte methode op te stellen om de communicatie te verbeteren.

Het onderzoeksorgaan is bovendien gehouden aan de naleving van de wet van 19 december 2006, onder meer met betrekking tot de volgende twee artikelen. Artikel 46 luidt: "De bevoegdheden, vermeld in het eerste lid, kunnen slechts worden uitgeoefend zodra de noodwendigheden van het eventuele opsporings- en gerechtelijk onderzoek zich hier niet meer tegen verzetten en in voorkomend geval, overeenkomstig artikel 125 van het Algemeen Reglement van 28 december 1950 op de gerechtskosten in strafzaken". Artikel 49 zegt: "Er mogen evenwel geen elementen van het eventueel lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden".

Bovendien zijn bepaalde stukken in beslag genomen in het kader van het gerechtelijk onderzoek van Buizingen en nog niet ter beschikking van het onderzoeksorgaan gesteld.

Het onderzoeksorgaan werkt momenteel aan een memorandum of understanding met Justitie en wacht op een reactie van Justitie om te bespreken hoe systematisch en gestructureerd kan worden samengewerkt op het vlak van de communicatie bij een onderzoek.

Men begrijpt bijgevolg beter waarom alle voorzieningen moeten worden genomen en de resultaten van de ervaringen van andere landen moeten worden aangewend, vooraleer nieuwe communicatiemethodes van toepassing te maken, zeker voor een materie die zo gevoelig ligt als ongevallen op het spoor.

26.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord.

Ik meen echter dat u er zich iets te gemakkelijk vanaf maakt door te verwijzen naar de webstek. Wie de moeite doet om te surfen naar de webstek en kijkt naar de pagina berichten, waarin personen die op de hoogte wensen te blijven, het meest geïnteresseerd zijn, stelt vast dat daar nog steeds geen enkel bericht staat.

Men moet zich dus al baseren op verslagen van de voorbije jaren. Die jaarlijkse rapporten stoppen echter in 2009. Ik kan begrijpen dat het rapport voor 2010 nog niet werd gepubliceerd, maar iemand die meer wenst te weten over het onderzoek naar de treinramp van Buizingen, blijft op zijn honger. Voor slachtoffers of nabestaanden kan men toch iets omzichtiger of verfijnder te werk gaan dan zeggen dat ze naar de webstek

kunnen surfen.

Kennelijk beseft men zelf dat men ietwat tekortschiet. Ik ben blij met de aanwijzingen dat men er in de toekomst meer rekening mee zal houden en er meer werk van zal maken. Hopelijk zullen er zich in eerste instantie natuurlijk zo weinig mogelijk ongevallen voordoen. Dan moet men die dienstverlening zo beperkt mogelijk houden. Als er geen ongevallen zijn, kan men daar zo snel mogelijk komaf mee maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

27 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de sensibiliseringscampagne 'Go for Zero'" (nr. 3778)

27 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne de sensibilisation 'Go for Zero'" (n° 3778)

27.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, verschillende bedrijven, organisaties en overheden gaven op 10 februari het startschot voor de actie Go For Zero, een sensibiliseringscampagne die tot doel had het aantal verkeersslachtoffers op de Belgische wegen te verminderen.

Het charter van de campagne werd door de betrokken partners ondertekend en levensgrote letters met de Engelstalige boodschap 'Go For Zero' werden op de Brusselse Kunstberg van een handtekening voorzien.

De campagne was een initiatief van de FOD Mobiliteit en het BIVV. Ze werd ook ondersteund door mediagroepen zoals de VRT, de Vlaamse Mediamaatschappij en SBS. Ook vooraanstaande organisaties zoals het VBO, Agoria, het Rode Kruis, de Profliga en FEBIAC maakten bekend dat zij hun leden zouden sensibiliseren voor veilig verkeer. Andere bedrijven, organisaties of burgers die het charter wilden ondertekenden, konden dat doen op www.goforzero.be.

De campagne werd kracht bijgezet met affiches die langs de wegen te zien waren en er werden ook spots op de radio uitgezonden en in de bioscoopzalen afgespeeld.

Ik citeer Werner De Dobbeleer van het BIVV: "De ondertekenaars van het charter geven te kennen dat elk verkeersslachtoffer er een te veel is en dat zij zelf een concrete bijdrage zullen leveren om het verkeer veiliger te maken. Voor 2020 mikt de Europese Commissie op een halvering van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2010. Als wij die doelstelling willen waarmaken, moet iedereen aan de kar trekken: de overheden uiteraard, maar ook de bedrijfswereld, de grote organisaties uit het middenveld, de media en de burger."

Zo konden wij op maandagochtend 28 maart 2011 in het Go For Zerocentrum ter hoogte van het tankstation langs de E19 in Rumst kennismaken met de nieuwste technologieën rond verkeersveiligheid. De interesse van de automobilisten op de autosnelweg was in elk geval gewekt, want die maandagochtend stond er een kilometerslange kijkfile.

Op de E17 richting Antwerpen raakten bovendien nog eens vijf voertuigen aan de staart van de file betrokken bij een aanrijding waarbij twee gewonden vielen, onder wie een zwaargewonde. Twee rijstroken moesten worden afgesloten. Tragisch genoeg is dit een gevolg van een sensibiliseringscampagne die tot doel had het aantal verkeersslachtoffers op de Belgische wegen te verminderen.

De boodschap die men zou kunnen verkondigen, zou kunnen zijn "Hoe minder campagne wij voeren, hoe minder slachtoffers er vallen". Dit is een beetje kort door de bocht, maar dit is toch een pijnlijk gevolg voor acties langsheen autosnelwegen. Ik kan begrijpen dat het sensibiliseringsaspect een blikvanger moet zijn, maar het valt te betreuren dat door die blikvanger een kijkfile ontstaat, waarin zich dan ook nog ongevallen voordoen met een zwaargewonde.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is in eerste instantie de motivatie om te werken met een Engelstalige slogan als Go For Zero? Kon men niet iets creatiever zijn? Ik weet dat als men bij campagnes een Engelse slogan neemt, men niet meer moet werken met een Nederlandstalige en een Franstalige slogan.

Er zijn toch een aantal bollebozen in uw kabinet en bij het BIVV die tweetalige slogans kunnen bedenken om

aldus, zeker in Vlaanderen, met een Nederlandstalige alternatieve naam te werken.

Waarom werd bij de opstart van dit Go For Zero centrum geen rekening gehouden met de negatieve effecten van een kijkfile. In dit geval heeft zich een ongeval in de staart voorgedaan.

Waarom werd daarmee geen rekening gehouden? Zal men op dat vlak in de toekomst iets omzichtiger te werk gaan?

27.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, met 'kort door de bocht' gebruikte u daar een mooie term. In de eerste plaats moet ik de informatie in uw vraag corrigeren. Het ongeval waarvan sprake gebeurde niet in de kijkfile tussen Kontich en Rumst, maar ter hoogte van Kontich in de omgekeerde richting, tussen Brussel en Antwerpen. Er was daar toen geen sprake van een kijkfile omdat het evenement aan die kant niet kon worden waargenomen. Het ongeval had dus geen uitstaans met de campagne Go For Zero, maar was wellicht te wijten aan het manoeuvre van een automobilist. Dit werd bevestigd door het Vlaams Verkeerscentrum bij monde van Hajo Beeckman en de wegpolitie. De link werd helaas verkeerd gelegd door een journalist en werd door een aantal media overgenomen zonder de bron te checken. Dat is wat 'kort door de bocht'.

Ondanks eerdere evenementen die door andere organisatoren op dezelfde parking probleemloos werden gehouden, bracht dit evenement een kijkfile met zich mee. De combinatie van een gemediatiseerd gebeuren, met name de oproep van MNM om langs te komen bijvoorbeeld, de aanwezigheid van een aantal attracties en een aantal geparkeerde politiecombi's, zorgden voor verkeersoverlast en een kijkfile. Na evaluatie en in samenspraak met de verkeerspolitie, werd onmiddellijk een aantal maatregelen genomen zoals de verplaatsing van alle opvallende attracties naar een niet van op de autosnelweg waarneembare plaats, de verwijdering van alle vlaggen en spandoeken en de verplaatsing van de politiewagens. Hierdoor was de verkeersopstopping rond tien uur opgelost en verliep alle verkeer opnieuw normaal.

In de toekomst zullen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt op dergelijke locatie, zichtbaar van op de autosnelweg, geen grootschalige evenementen meer worden georganiseerd. Het opzet van de campagne Go For Zero was echter verkeersveiligheid een hele dag en, bij uitbreiding, een hele week in de media te houden en de discussie over verkeersveiligheid in dit land weer aan te wakkeren. In dat opzicht is men over de hele lijn geslaagd via tal van reportages, met elk een aparte invalshoek in zowat alle nationale en lokale media.

Wat de slogan betreft heeft de Vaste Commissie voor Taaltoezicht sinds de jaren negentig aanvaard dat andere talen, bijvoorbeeld het Engels, gebruikt worden bij de bekendmaking of het aanprijzen van een openbare dienstverlening als aandachtstrekker of voor benamingen voor bepaalde diensten of producten van openbare diensten.

Ik verwijs naar de Go Pass van de NMBS en Win For Life van de Nationale Loterij. Een beperkt gebruik van een andere taal, zoals voor de slogan Go for Zero, is hier perfect inpasbaar.

Het BIVV liet voor die slogan drie tests uitvoeren door een onderzoeksbureau om de effectiviteit ervan na te gaan, alsook de manier waarop die zou aanslaan bij het publiek. Daaruit blijkt dat bij de hoofddoelgroep, namelijk mannen tussen 18 en 45 jaar, maar ook bij alle anderen, die slogan beduidend beter aansloeg dan Nederlandstalige varianten. Bovendien bleek uit de tests via tientallen straatinterviews dat de woorden "go", "for" en "zero" door velen begrepen werden.

Go for Zero wordt verder enkel als signatuur gebruikt voor de verkeersveiligheidscampagne als een soort overkoepeling die voldoende universeel en communicatietechnisch door alle weggebruikers, dus ook anderstaligen, verstaan wordt.

Tot slot zijn de sociale media, Facebook en Twitter, met hun specifiek taalgebruik belangrijke speerpunten van de campagne, waar rekening mee moet worden gehouden. De campagnes zelf worden echter, zoals steeds, in de drie landstalen gevoerd.

27.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw verduidelijking. Zeer terecht wijst u erop dat de media misschien iets te voortvarend waren in hun berichtgeving.

Ik wil er toch wel op wijzen dat de media redelijk geloofwaardig waren. Ik citeer het bericht zoals het in de

krant is verschenen.

“Hajo Beeckman van het Vlaams verkeerscentrum meldt dat er een kilometerslange kijkfile ontstond waardoor er ook een file in de andere richting kwam te staan...”

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u hoeft niets te citeren. Het antwoord is gegeven. Het was verkeerde informatie en zelfs Hajo Beeckman kan in het begin van een incident verkeerde informatie geven. Ik heb dit zelf ook al meegemaakt. Die informatie wordt dan achteraf gecorrigeerd. Waarom begint u dan nog te citeren? Als het fout was, was het fout.

27.04 Tanguy Veys (VB): Ik wens gewoon de staatssecretaris erop te wijzen hoe dit misverstand is ontstaan en hoe zelfs een voortvarend parlamentslid zich daarop heeft gebaseerd om hier deze vraag te stellen waardoor ook dit parlamentslid dreigde uit de bocht te gaan.

Mijnheer de staatssecretaris, in verband met dit initiatief wil ik u er tot slot toch nog op wijzen dat bij Go for Zero iedereen de woorden kon lezen. Op die manier kunnen wij voortaan alles in het Engels doen. Ik vermoed dat er veel termen herkenbaar zijn. Ik vind dit een gevaarlijke oefening. Ik zal steeds bij u komen pleiten voor het gebruik van Nederlandstalige termen in het Vlaamse landsgedeelte.

Wat het succes betreft. Wij zitten nu ongeveer aan 6 447 handtekeningen op de betrokken webstek van Go for Zero. Dat is veel en niet veel. Misschien moeten wij in de toekomst op dat vlak nog een tandje bijsteken.

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

De **voorzitter**: Collega's, vraag nr. 3753 van mevrouw Galant word uitgesteld. De samengevoegde vragen nr. 3784 van de heer Veys en nrs. 4068 en 4070 van de heer Bastin worden ook uitgesteld. Zo komen wij tot de laatste vraag vandaag en kunnen wij zoals afgesproken stoppen om 18 uur.

28 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van een wettelijke verplichting tot ritsen" (nr. 3920)

28 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration d'une obligation légale du principe de la fermeture éclair" (n° 3920)

28.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mijn collega in het Vlaams Parlement, Lies Jans, heeft aan de Vlaamse minister van Mobiliteit vragen gesteld over de toepassing van het ritsen, vooral bij wegenwerken en wegversmallingen. Wij zien dat er op dit moment meestal geen efficiënt gebruik gemaakt wordt van de capaciteit die de weg biedt. Mensen gaan veel te vroeg invoegen omdat zij ondervinden dat zij er nadien nog moeilijk tussen geraken. Het ritsen op zich staat niet in de Wegcode. Daar is geen regeling voor getroffen, dus ook niet wat de voorrang betreft. De minister van Mobiliteit stelde dat u werkte aan een regeling van het ritsen, waarbij men aan één invoegende chauffeur voorrang moet verlenen. Enige tijd geleden hebben wij het ook al over specifieke aanpassingen aan de Wegcode gehad. U hebt toen aangekondigd dat een en ander op korte termijn kan worden gerealiseerd.

Ik kom tot mijn vragen hierover.

Is er in dat specifieke pakket ook in een regeling voor het ritsen voorzien? Kunt u een stand van zaken geven? Op welke termijn ziet u dit realiseerbaar?

Als het niet zo is, en als het ritsen geen deel uitmaakt van dat pakket, waarom niet? Ziet u misschien een mogelijkheid het alsnog op te nemen, gelet op de overeenstemming die volgens de minister van Mobiliteit bestaat over die maatregel?

28.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, ik kan u zeggen dat ik inderdaad klaar ben met een ontwerp van koninklijk besluit om de Wegcode op verschillende punten te wijzigen.

Het zogenaamde ritsen werd daarin niet opgenomen omdat het niet als prioritair werd beschouwd, maar het kan wel in het ontwerp worden opgenomen als men dit werkelijk nodig acht.

Op dit ogenblik wordt het zogenoemde ritsen of het beurtelings invoegen bij een wegversmalling vooral bekeken als een vorm van hoffelijkheid. Bij een wegversmalling wegens wegwerkzaamheden of een hindernis zoals een geparkeerd voertuig laat men de bestuurder van de wegvallende rijstrook invoegen. Ik vind dat dit in de praktijk ook meer en meer gebeurt, net zoals men in de file iemand laat invoegen die uit een parking of een zijstraat komt.

De aandacht op de toepassing van het ritsprincipe wordt nu al getrokken door het plaatsen van een verkeersbord bij wegwerkzaamheden waarop duidelijk wordt gemaakt dat men alle rijstroken moet opvullen en dat men elkaar bij de wegversmalling een voor een moet laten invoegen.

Het opnemen van dit principe in de Wegcode brengt met zich mee dat men voorrang moet verlenen aan de invoegende bestuurder, wat in sommige gevallen aanleiding kan geven tot agressief rijgedrag zoals het tegen hoge snelheid voorbijrijden van de file en het afdwingen van de voorrang bij het invoegen.

Het ontwerp van koninklijk besluit zonder het ritsen werd al aan de Gewesten voorgelegd. Wij hebben ook het advies van de Raad van State.

Door het aanslepen van de lopende zaken overweeg ik dit ontwerp van koninklijk besluit te ondertekenen en in voege te laten treden.

28.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord.

U zegt dat hoffelijkheid eigenlijk de manier is waarop we hier te werk moeten gaan. Hoffelijkheid is echter eigenlijk ook een deel van het probleem geworden omdat heel wat mensen het on hoffelijk vinden om pas aan het einde van de rijstrook te gaan invoegen waardoor men natuurlijk de situatie krijgt dat de capaciteit op die plaats sterk vermindert. Dat kan op het voorliggende kruispunt natuurlijk wel voor problemen zorgen. Het is vooral in die zin dat men in het Vlaams Parlement heeft aangedrongen op een wettelijke regeling voor het ritsen.

Ook die voorrangsregeling op zich kan natuurlijk voor een probleem zorgen. U meldt daar agressiviteit van mensen die voorrang proberen op te eisen. Nu gebeurt het vaak dat er agressiviteit is omdat men mensen er niet tussen wil laten. Aangezien de voorrangsregeling voorziet dat de mensen die – zouden – moeten laten invoegen eigenlijk altijd hun voorrang behouden, krijgt men natuurlijk problemen in de andere richting.

Ik vind het in elk geval positief dat u voor de andere wijzigingen snel te werk wil gaan. Daar zijn wij zeer zeker voorstander van. Voor het ritsen denk ik dat wij zelf een initiatief zullen nemen om daar iets aan te doen.

28.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zal eens kijken wat het Vlaamse Gewest heeft geantwoord.

28.05 Bert Wollants (N-VA): Ik veronderstel dat zij hebben geantwoord op de wijziging die u voorstelt om te kijken of dat juist is of niet. Ik weet niet of zij hebben nagekeken welke wijzigingen zij nog allemaal zouden willen. Dat is iets helemaal anders.

Ik wil ook nog aanhalen dat wij natuurlijk vooral willen kijken naar die voorrangsregeling, om daaraan iets te doen. Ik weet dat er ook partijen zijn die willen bestraffen dat men te vroeg zou invoegen, dat lijkt mij een brug te ver. Met een eenvoudige wijziging zouden wij echter reeds een heel stuk verder komen.

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

De **voorzitter**: Collega's, vraag nr. 3983 van mevrouw Snoy wordt ingetrokken. De andere vragen worden uitgesteld wegens tijdgebrek.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.59 heures.*