

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

du

LUNDI 26 FÉVRIER 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 FEBRUARI 2007

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 17 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la compatibilité de la réglementation de la formation à la conduite avec les directives européennes" (n° 13986)

01.01 François Bellot (MR) : La législation sur l'apprentissage de la conduite a été récemment modifiée. La réglementation belge qui autorise la conduite avec un permis provisoire n'est-elle pas en infraction avec les dispositions européennes sur le permis de conduire, avec pour conséquence la caducité et l'illégalité des permis délivrés ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Les aspects de notre réglementation que vous évoquez n'ont pas été modifiés.

01.03 François Bellot (MR) : Le détenteur d'un permis provisoire peut-il conduire seul sur autoroute à l'étranger ?

01.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Non, c'est logique.

01.05 François Bellot (MR) : Où cet élément figure-t-il dans la législation actuelle ?

01.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le permis de conduire est reconnu internationalement. Le permis provisoire ne l'est pas. Rien n'a changé.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'affectation réelle de la charge de sûreté réclamée à chaque passager à Bruxelles-National" (n° 14108)

02.01 Marie Nagy (ECOLO) : Le 1^{er} avril 2007, de nouveaux tarifs aéroportuaires intégrant une augmentation des coûts de sûreté entreront en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National. Cette augmentation des taxes aéroportuaires de 1,05 euro par passager partant rapportera au total 8,4 millions d'euros, ce qui pourrait permettre le recrutement de 112 agents de sécurité à temps plein. En tenant compte des conditions dans lesquelles un renforcement du service de sécurité se justifie, le renfort permanent moyen à l'aéroport serait de quarante agents, soit environ neuf lignes de contrôle des passagers.

Où sont les nouvelles lignes de contrôle ? Comment justifier une augmentation aussi importante de la taxe ? Ces fonds seront-ils affectés exclusivement à la sécurité ? Quels calculs le gestionnaire aéroportuaire a-t-il effectués ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : L'augmentation de la redevance reflète la hausse de

0,65 euro de la redevance de sûreté et une adaptation à l'index pour un montant 0,40 euro.

La redevance de sûreté doit augmenter pour couvrir les coûts supplémentaires dus à l'amélioration des mesures de sûreté, notamment pour se conformer au règlement 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil.

Le programme d'amélioration de la sûreté a été mis en exécution après l'inspection de la Commission européenne en juillet 2005 alors que la redevance n'augmentera qu'en avril 2007. Les investissements et les coûts opérationnels pour 67 mois doivent donc être récupérés sur 48 mois, ce qui entraîne une redevance par passager plus élevée.

Le nombre d'agents Securair a augmenté d'une centaine d'unités à temps plein en 2006. Cette augmentation n'est pas exagérée puisque le nombre de lignes de contrôle et le nombre d'agents par ligne de contrôle ont augmenté ou vont augmenter.

Par ailleurs, la *Brussels Airport Company* a, elle aussi, engagé du personnel de sûreté supplémentaire : quatorze unités à temps plein.

Le nombre de lignes de contrôle est adapté au nombre de passagers et donc efficace du point de vue du coût du personnel.

02.03 Marie Nagy (ECOLO) : À certains moments, le maximum de lignes de contrôle est toujours de l'ordre de cinq. Je ne qualifierais pas de raisonnable l'augmentation du nombre d'agents. J'espère qu'il ne s'agit pas d'une façon détournée d'augmenter les bénéfices de l'exploitant privé de l'aéroport.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "la décision du tribunal des référés" (n° 14139)**
- **Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "les astreintes en cas de non respect des normes de bruit bruxelloises" (n° 14148)**
- **Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les astreintes imposées lorsque les avions dépassent les normes de bruit" (n° 14167)**

03.01 François-Xavier de Donnea (MR) : Comment réagissez-vous à la décision du tribunal de première instance de Bruxelles d'autoriser « Bruxelles Air Libre » à réclamer à l'État fédéral une astreinte de 5.000 euros en cas d'infraction au droit bruxellois sur les nuisances sonores autour de l'aéroport national, si cette infraction ne cesse pas dans les trois mois de la signification de la décision ? Allez-vous en appel ? Un tel appel est-il suspensif ?

Selon la presse, plus de 50.000 plaintes auraient été déposées durant les deux premiers mois de l'année.

Où en sont les contacts entre le fédéral et les Régions concernant l'élaboration du nécessaire accord de coopération ? Pensez-vous, comme on le lit dans la presse, que l'extension de la notion de « nuit » de 6 à 7 heures du matin pourrait constituer une solution ?

Comment se présente aujourd'hui le schéma de décollage des pistes, par rapport à l'application du plan Anciaux et par rapport à la situation d'avant les interventions de Mme Durant, qui eut l'idée malencontreuse d'ouvrir la boîte de Pandore ?

L'arrêt du Conseil d'État interdisant l'utilisation préférentielle de la piste 20 pour les décollages du samedi est-il respecté ?

Quelle suite a-t-elle été donnée à l'interdiction de mars 2005 d'atterrir sur la piste 02 ? Les pilotes continuent à se plaindre de l'utilisation croisée des pistes.

Où en sont le cadastre du bruit et la constitution d'un organe de contrôle indépendant ?

03.02 Karine Lalieux (PS) : La Région bruxelloise avait déjà obtenu l'autorisation de lever de telles astreintes mais n'en avait jamais fait usage, dans sa volonté d'aboutir à une solution négociée avec le fédéral.

Le gouvernement a-t-il interjeté appel contre cette décision d'autoriser « Bruxelles Air Libre » à faire lever des astreintes en cas de non-respect des normes de bruit ? Cet appel est-il suspensif ?

Cette décision incitera-t-elle à reprendre les négociations ?

Je me joins à la série de questions de mon collègue sur le « suivi » des différents arrêts ainsi que sur l'évolution par rapport au plan Anciaux.

03.03 Marie Nagy (ECOLO) : L'arrêt du 8 février confirme les normes de bruit.

Le plan Anciaux-Landuyt restera parmi les plus contestés de l'histoire de la Belgique !

Irez-vous en appel ? Dans quel objectif ?

Il vous est demandé de faire une proposition de plan de vol qui, dans le cadre de vos compétences, tienne compte de la sécurité, de la densité, des possibilités d'exploitation de l'aéroport et de la santé des riverains.

Confirmez-vous les chiffres de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, selon lesquels seuls 5 % des vols sont concernés par le dépassement des normes ? Dans vos déclarations, Monsieur le Ministre, vous avez toujours affirmé que les normes de bruit étaient incompatibles avec l'exploitation de l'aéroport.

03.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : À partir du 9 mai 2007, l'ASBL Bruxelles Air Libre sera en droit de constater des infractions et de réclamer des astreintes. A titre individuel, un citoyen effectuant la même démarche aura toutes les chances d'obtenir le même genre de décision.

Mais l'État doit également respecter les arrêts exigeant une dispersion égale entre les Régions, et l'atterrissage préférentiel sur la piste R2.

Une solution équilibrée doit être trouvée, rapidement, par négociation entre les deux Régions impliquées.

La simple application des arrêts ne mènerait qu'à des solutions extrêmes.

Le gouvernement fédéral a décidé de faire appel afin que les consultations puissent se poursuivre entre la Région flamande et la Région bruxelloise. Cet appel n'est pas suspensif et j'espère qu'il permettra le retour à une certaine bonne volonté.

On parle de 5 % d'infractions, mais il n'y a aucune information officielle. Il faut toujours passer quelque part au-dessus de Bruxelles si on décolle de Bruxelles-National.

Je ne suis pas en mesure de vous dire si on peut encore parler d'un plan de dispersion Anciaux.

Les seules décisions que j'aie prises sont intervenues à la suite de décisions de justice, pour tenter de les faire respecter sans contredire d'autres décisions rendues.

03.05 François-Xavier de Donnea (MR) : Je suis catastrophé de voir l'impuissance du ministre. Il dit essayer de respecter les décisions de justice, mais comme elles vont en sens contraire...

Le ministre dit aussi qu'il n'y a pas de solution si les Régions ne s'entendent pas, mais celles-ci ne bougent pas. On tourne en rond ! Il y a un problème d'entente entre la Région flamande et la Région bruxelloise mais aussi entre les ministres flamands et francophones du gouvernement bruxellois. La situation est totalement engluée !

Devez-vous payer des astreintes le 9 mars ? Il faut voir qui constate les infractions et comment !

En effet, quel que soit le type d'infraction (ici, celles relatives au bruit), il faut qu'on le constate sur base de données objectives. Y a-t-il un réseau de sonomètres assez dense pour permettre à une autorité assermentée de constater, de façon opposable à un tribunal, des infractions ? S'il y a infraction, il faut un procès-verbal, sur base duquel le parquet pourrait éventuellement poursuivre, et la compagnie aérienne se défendre.

Ce dossier est catastrophique ; il provoque des nuisances extrêmes à nombre de riverains, et il est englué, comme le hanneton kafkaïen tombé sur le dos et qui n'arrive plus à se remettre sur ses pattes. Vous êtes impuissant au sens juridique du terme.

Pour acter les infractions, il faut des mesures de bruit. Quel est le réseau de mesure existant ? À défaut, les demandes de Bruxelles Air Libre reposeront sur du sable mouvant.

03.06 Karine Lalieux (PS) : Je ne voudrais pas qu'on fasse retomber toutes les responsabilités sur les Régions. Les négociations se sont toujours déroulées à trois, avec l'État fédéral. J'aimerais que celui-ci continue à jouer son rôle et s'abstienne de « renvoyer la patate » chaude aux Régions, en particulier à la Région bruxelloise.

L'arrêt est là, et on est englué. Ce qu'il faudrait, c'est le cadastre du bruit, qui est de la compétence des Régions. Il faut demander aux Régions de réaliser le cadastre du bruit.

03.07 Marie Nagy (ECOLO) : On ne peut pas dire que la ministre Durant est responsable de la situation actuelle, et dédouaner le ministre actuel en renvoyant la responsabilité aux Régions ! Depuis qu'il est en fonction, celui-ci attend, au lieu de gérer le plan de dispersion mis en place par son prédécesseur, M. Anciaux, et accepté par le gouvernement, mais qui visait surtout à concentrer les vols sur la tête d'une partie de la population.

Aujourd'hui, malgré les décisions de justice condamnant ce plan, il considère la situation comme engluée. Il devrait reconnaître une responsabilité politique, car cette compétence relève encore du fédéral !

Par ailleurs, le ministre dit ne pas avoir connaissance de ces 5 % d'infractions. Cela signifie donc que, quand vous contestiez les normes, et évoquiez l'arrêt de l'exploitation de Bruxelles-National, vous ne vous basiez sur rien ?

03.08 Renaat Landuyt, ministre (en français) : C'est Mme Huytebroeck qui dispose de cette information. Moi, je ne l'ai pas, et ne puis la forcer à me répondre.

03.09 Marie Nagy (ECOLO) : Vous avancez donc des éléments sans base concrète, comme on pourrait l'attendre d'un ministre responsable !

Enfin, je rappellerai que la décision du 20 mars 2006 ne concerne que les vols de nuit, alors que toutes les autres concernent l'ensemble des dispositions de survol prévues par le plan Anciaux-Landuyt. Il est important d'établir cette distinction, vu votre manière peu précise de distiller les informations.

Il faut une vision claire de ce dossier pour pouvoir juger de la capacité du gouvernement de décider en la matière.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le non-respect de l'interdiction pour les poids lourds de dépasser en cas de précipitations, quelles qu'elles soient" (n° 14157)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'efficacité de l'interdiction pour les poids lourds de dépasser en cas de précipitations" (n° 14303)

04.01 Guido De Padt (VLD) : Depuis février de cette année, une interdiction de dépassement s'applique aux poids lourds en cas de précipitations. Lors des premières chutes de neige, il est apparu que de nombreux chauffeurs de poids lourds, surtout étrangers, ne se souciaient guère de la loi. Selon la fédération de transporteurs SAV, les étrangers n'ont pas connaissance de la loi ou considèrent l'interdiction comme peu crédible. Les affiches apposées aux abords des routes, rédigées uniquement en néerlandais, ainsi que le dessin peu compréhensible qu'elles comportent ne sont d'aucun secours en la matière. Selon le ministre, la police doit effectuer davantage de contrôles, mais il apparaît qu'elle est trop absorbée par d'autres tâches en cas de chutes de neige.

Le ministre a-t-il l'intention de multiplier les actions de sensibilisation ? Comment entend-il appliquer cette interdiction avec davantage d'efficacité ? Le ministre est-il disposé à commander une étude sur l'impact d'une interdiction de dépassement ?

04.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je voudrais ajouter un élément à la question de mon collègue, M. De Padt. À la suite des articles parus dans les médias, le ministre a critiqué les ministres régionaux chargés d'informer les usagers belges mais aussi étrangers, à propos de cette réglementation. Le 23 janvier 2004, l'administration flamande a pourtant demandé l'approbation du SPF Mobilité et Transport pour un panneau de sensibilisation et d'information sur le sujet, pouvant être placé en bordure des autoroutes, par exemple à la frontière.

Pourquoi cette demande est-elle restée sans suite ?

04.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Ce que j'ai lu dans le quotidien *Het Laatste Nieuws* ne correspond pas à ce que j'ai dit et il n'y a pas de conflit avec le ministre flamand, M. Peeters. La législation a été modifiée le 1^{er} février 2007. Le mot « pluies » a été remplacé par « précipitations ». Le panneau d'information proposé par M. Peeters convient et il peut être placé aux frontières. Ce type de journalisme, qui tend à créer des conflits, est très ennuyeux et d'un très bas niveau.

Si l'administration n'a pas répondu au courrier du 23 janvier 2004, c'est à cause de la discussion politique persistante sur les notions de « pluies » et de « précipitations » et sur le maintien ou non de cette interdiction de dépasser. La discussion n'a été clôturée que lors du Conseil des ministres spécial de juin 2006, lorsqu'il a été décidé de confier le contrôle effectif à la police fédérale. Nous allons sensibiliser les intéressés en augmentant le nombre de contrôles.

Il y a eu un malentendu à propos des panneaux d'information. Les panneaux de l'IBSR et les panneaux de circulation du gestionnaire de voirie se complètent. Tous poursuivent un objectif de sensibilisation.

L'incident est clos.

05 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le site web www.autorijden.be" (n° 14158)

05.01 Guido De Padt (VLD) : Le 8 février 2007, le ministre a lancé le nouveau site internet www.autorijden.be. Les jeunes qui préparent leur examen de conduite théorique peuvent y trouver la matière d'examen nécessaire et effectuer des tests comparables à l'examen réel. Ce nouveau site présente l'avantage de permettre la tenue d'un carnet de route, afin que l'élève puisse savoir quelles parties de la

matière il doit encore affiner. Nous ne critiquons pas la formation en autodidacte mais bien le coût d'accès au site qui se monte à 25 euros par mois. Par le passé, il était possible d'acheter ou de louer des brochures et de les utiliser ensuite pendant une longue période, même après avoir passé l'examen.

L'utilisation de sites pour la préparation des examens théoriques est une bonne chose parce que ces sites peuvent être rapidement adaptés aux changements de la législation. C'est pourquoi le site gratuit www.gratisrijbewijsonline.be existe déjà depuis longtemps. La grande différence avec le site www.autorijden.be est qu'il est gratuit et qu'aucun carnet de route n'est tenu à jour.

Pourquoi le ministre promeut-il le nouveau site payant au lieu du site gratuit existant ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je tiens à dissiper tout malentendu : je suis favorable à la gratuité. J'ai assisté à trois conférences de presse consacrées à autant de sites web parce que nous voulons encourager toutes les initiatives en matière de formation à la conduite. Je constate que les sites web concurrents n'apprécient pas notre démarche. Ce que je déplore en tout cas, c'est qu'un éditeur qui a pignon sur rue publie des contre-vérités. C'est le genre de choses qu'il vaut mieux éviter. La question de savoir s'il est meilleur marché de payer une auto-école puis d'utiliser internet gratuitement ou d'étudier de façon autonome avec un professeur virtuel peut être l'objet d'un débat ouvert. En ce qui me concerne, j'applaudis à tout ce qui est susceptible de promouvoir l'apprentissage de la conduite.

05.03 Guido De Padt (VLD) : Des jeunes m'ont signalé que l'accès à ce site coûtait 25 euros.

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je suis pour la gratuité, comme les jeunes.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la surveillance par l'UGMM des rejets effectués en mer" (n° 14199)

06.01 Hilde Vautmans (VLD) : L'Unité de gestion du Modèle mathématique de la mer du Nord et de l'Estuaire de l'Escaut effectue une surveillance aérienne de la pollution en mer. Au cours des 15 dernières années, l'UGMM a enregistré treize rejets autorisés par le droit international et 611 infractions. Depuis 2002, l'UGMM a constaté 193 rejets imputables à des navires. Trente et un dossiers à charge ont été constitués. Douze procès-verbaux ont été transmis au parquet de sorte qu'il a pu être procédé à des poursuites en Belgique. Dix-neuf dossiers ont été transmis à des autorités étrangères. Cinq pour cent seulement des infractions ont donc donné lieu à la constitution d'un dossier. Dans 95 % des infractions, le navire concerné était déjà très loin lorsque le rejet a été repéré par l'avion. Le nombre de rejets a fort heureusement beaucoup diminué au cours ces dernières années. L'intensification des contrôles produit manifestement des effets préventifs. Mais le navire suspecté du rejet n'a pu être identifié que dans neuf cas de rejet non accidentel.

Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour empêcher les navires de s'échapper aussi vite, de façon à pouvoir dresser plus de procès-verbaux et sanctionner plus de pollueurs ?

Dans sa réponse à ma question écrite, le ministre établit une distinction entre les rejets accidentels et non accidentels. Pourrait-il illustrer cette distinction par des exemples ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Nous tentons de coordonner toutes les matières ayant trait à la mer du Nord. Nous voulons rattacher les compétences du ministre de la mer du Nord à celle de la Mobilité, pour autant qu'il s'agisse de la responsabilité relative à la qualité des navires et à la navigation. Nous essayons de faire collaborer les services des ministres fédéraux Dewael – compétent en matière de police maritime - et Verwilghen – compétent en matière de politique scientifique – avec l'administration flamande.

Tous ces services sont représentés au sein de la garde côtière. En cas d'incident, tous les services sont avertis et chacun examine, selon sa spécialité, lequel est le mieux placé pour intervenir. Il existe un plan opérationnel complet pour les véritables situations de crises. Nous voulons également mieux répartir dans le

temps les contrôles des différents services.

Nous nous concertons avec les parquets de Furnes, Bruges et Anvers de façon à ce que les rares constatations que nous pouvons effectivement établir entraînent un maximum de condamnations.

La législation ayant été adaptée, nous sommes à mêmes d'intervenir de façon plus répressive. Chacun est extrêmement vigilant et les contrôles sont répartis dans la mesure du possible. Il s'agit à présent d'améliorer le suivi des procès-verbaux au niveau des parquets.

06.03 Hilde Vautmans (VLD) : Les pollueurs sont identifiés dans 5 % des cas seulement. L'on doit tout de même pouvoir retracer la route suivie par un navire à un moment donné ? Les navires n'ont-ils pas de routes de navigation à suivre ?

06.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Lorsqu'un capitaine vidange son bateau, les substances rejetées peuvent provenir de n'importe quel bâtiment. La solution consiste à réagir plus vite, à prélever des échantillons et à comparer avec les routes de navigation. Le reste de l'enquête relève toutefois du procureur.

La nouvelle législation permet d'engager la responsabilité du capitaine, du client et du propriétaire. Les possibilités sont donc nombreuses.

Contrairement aux parquets de Bruges et de Furnes, celui d'Anvers ne dispose pas d'un procureur spécial pour les délits en mer. C'est étrange, car le parquet d'Anvers est le premier à être confronté à ce type de dossiers. La police fournit du bon travail mais les parquets pourraient assurer un meilleur suivi.

06.05 Hilde Vautmans (VLD) : J'interrogerai la ministre de la Justice à ce sujet. Cinq pour cent de cas dans lesquels les pollueurs sont identifiés, c'est en tout cas très peu.

06.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Il y a également une diminution des constatations. Il semblerait donc que moins de bateaux soient vidangés dans nos régions.

L'incident est clos.

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les menaces qui pèsent sur le développement du rail international" (n° 14263)

07.01 Guido De Padt (VLD) : Dans une carte blanche publiée dans *De Tijd*, le patron de la SNCF, Guillaume Pepy, plaide en faveur d'un système européen de régulation pour le transport de passagers. Car il estime que si l'on n'harmonise pas la redevance d'utilisation facturée pour l'emploi des infrastructures ferroviaires, il n'y aura pas d'accès réellement libre au marché et la libéralisation du trafic passagers international risque d'être un coup d'épée dans l'eau. En ce qui concerne les sociétés de chemins de fer, M. Pepy prône aussi des structures de gestion unifiées, garantes d'une cohésion stratégique des entreprises. Il conclut en affirmant que si le potentiel pour le rail n'a jamais été bon, nous ne sommes pas encore prêts à exploiter pleinement les occasions offertes. Par voie de conséquence, le développement durable de l'Europe est en jeu également car le train pollue dix fois moins que l'avion.

Le ministre partage-t-il les préoccupations du patron de la SNCF, M. Pepy ? S'investira-t-il pour contribuer à la mise en place d'un système européen de régulation ? Ne pense-t-il pas que la structure de management actuelle, caractérisée par une scission entre deux « sociétés opérationnelles » et une holding, hypothèque le bon fonctionnement de notre politique en matière de chemins de fer ? Dans quelle mesure le ministre considère-t-il que la solution réside dans une meilleure collaboration entre les sociétés de chemins de fer et quel rôle le gouvernement fédéral pourrait-il selon lui jouer à cet égard ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Tout comme M. Pepy, j'estime que dans un contexte de libéralisation, un système de régulation efficace est indispensable pour protéger le consommateur. Au Conseil européen des ministres des Transports, j'ai dès lors plaidé en faveur d'un rôle important pour les régulateurs économiques nationaux par rapport aux chemins de fer. Quant à la possibilité de créer un régulateur européen, il faudra cependant tenir compte du monopole de l'initiative législative de la

Commission européenne, et cette dernière souhaite privilégier la coordination de l'action des différents régulateurs nationaux.

En outre, si les tarifs ne correspondent pas au niveau européen, les indemnités pour l'utilisation des infrastructures doivent être scrupuleusement respectées et être égales aux coûts directement attribuables au service ferroviaire. Il n'est toutefois pas à exclure que la création d'un régulateur européen soit malgré tout encore inscrite à l'ordre du jour ultérieurement.

Cette situation a trait au principe de subsidiarité. Une réglementation communautaire des réseaux trans-européens semble entièrement compatible avec ce principe.

L'État belge a développé un programme d'investissement ambitieux pour la LGV et le TGV, comme le montrent les contrats de gestion avec Infrabel et la SNCB.

Le gouvernement a déjà pris diverses mesures en faveur de l'environnement, comme l'amélioration des liaisons ferroviaires, le RER et le transport gratuit entre le domicile et le lieu de travail. De même, un arrêté royal interdisant les vols en provenance et à destination des aéroports belges sur des distances de moins de 150 kilomètres est actuellement en préparation.

La structure actuelle du groupe SNCB garantit l'unité du statut du personnel et de la concertation sociale qui à leur tour permettent la cohérence entre le trafic de voyageurs et la gestion des infrastructures.

Cette cohérence est confirmée par les investissements réalisés, par la sécurité ainsi que par la sécurisation des chemins de fer.

La politique ferroviaire européenne est en pleine évolution. Dans la plupart des cas, la libéralisation entraîne des concentrations, des fusions et des alliances. Les sociétés de chemin de fer ont dès lors tout intérêt à collaborer au niveau du transport international des voyageurs. Quant aux pouvoirs nationaux, ils peuvent imposer des obligations de service public en ce qui concerne l'exploitation des lignes internationales.

L'incident est clos.

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la vignette routière" (n° 14264)

08.01 Guido De Padt (VLD) : Lors d'un séminaire du bureau d'études Transport & Mobility Leuven, Michel Damar, le président du SPF Mobilité, a lancé une mise en garde. Il prévoit en effet que le nombre de voitures particulières et le transport de marchandises présents sur nos routes ne cesseront de croître au cours des prochaines années de sorte qu'il nous sera très difficile d'atteindre les objectifs climatologiques fixés.

Les autorités européennes nous demandent en effet de fournir des efforts importants dans le domaine de la réduction des émissions de CO₂ générées par le trafic routier. Or, la Belgique dépasse déjà de 6 % la moyenne européenne.

M. Damar a déclaré qu'il était un ardent partisan du principe du « pollueur payeur » et il a préconisé un déplacement des coûts fixes vers les coûts variables. Aussi est-il opposé à une vignette autoroutière qui, à l'en croire, n'est pas de nature à inciter les automobilistes à opter pour un meilleur moyen de transport, un meilleur véhicule ou une meilleure heure de départ, et prône-t-il plutôt un péage variable ou un prélèvement kilométrique.

Que pense le ministre d'une vignette autoroutière variable en fonction de l'utilisation, du moment de cette utilisation et des caractéristiques de l'environnement parcouru ? A-t-il déjà étudié comment une telle vignette pourrait être instaurée concrètement ? Envisage-t-il d'autres mesures encore pour atteindre les objectifs européens d'ici à 2012 ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le respect de la norme de Kyoto dans la circulation routière ne va pas sans poser de problème. Même si nous atteignons, d'ici à 2012, l'objectif européen en matière d'émissions produites par les véhicules à moteur, cela ne suffira pas si nous ne prenons pas, en plus, des mesures pour rendre notre mobilité plus durable.

La réduction des émissions revient nettement moins cher dans l'industrie que dans le secteur des transports. La Belgique, tout comme les autres pays de l'UE, accorde tellement de droits d'émission à l'industrie, que le rejet d'une tonne de CO₂ coûte moins d'un euro. Dans le transport, par contre, le coût des accises sur le carburant des voitures de tourisme est calculé dans le prix du droit d'émission, si bien qu'une tonne de CO₂ coûte plus de 250 euros. À ce prix, l'industrie peut encore réduire considérablement les émissions.

L'automobiliste particulier fournit déjà bien des efforts et il incombe maintenant au secteur du transport professionnel d'en faire.

D'après le diagnostic posé par mon administration en ce qui concerne le trafic pendulaire, les entreprises qui prennent des mesures en matière de mobilité obtiennent réellement des résultats et l'on assiste à un glissement de modèle vers l'utilisation de la bicyclette et des transports publics. Cependant, trop d'entreprises ne font rien et pas moins de 73 % des actifs se rendent toujours au travail en voiture.

Je préfère ne pas trop me prononcer à propos de la vignette routière car les ministres régionaux le font déjà assez. J'ai pris connaissance des mesures proposées par le président du SPF Mobilité. Nous nous efforçons de prendre autant de dispositions que possible. Je fournirai à M. De Padt une liste écrite de toutes les mesures déjà prises par ce gouvernement.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Ingrid Meeus au ministre de la Mobilité sur "les pompes à béton" (n° 14289)

09.01 Ingrid Meeus (VLD) : La législation relative aux pompes à béton, en particulier l'article 420, §4 de la loi-programme, prête à confusion. Certains bureaux de douane et tribunaux considèrent une pompe à béton comme un poids-lourd et non comme un véhicule de chantier. En conséquence, les pompes à béton doivent rouler au diesel et non au gasoil et partant, le chauffeur doit détenir une eurovignette, une obligation qui entraîne des coûts non négligeables pour le secteur de la construction.

Le ministre peut-il expliciter la loi ? Une pompe à béton est-elle un poids-lourd ou un véhicule de chantier ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Cette question ne figure pas à l'ordre du jour.

Le **président** : La question avait été déposée à temps, mais elle nous est parvenue tardivement. Mme Meeus n'est nullement en tort à cet égard.

09.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Cela dit, mes services ont apparemment déjà rédigé la réponse, mais je ne l'ai pas sous la main. Je vous prie de m'en excuser. Je pourrais peut-être transmettre la réponse par écrit à Mme Meeus ?

L'incident est clos.

10 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les expériences concernant les éco-combis" (n° 14298)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les pays qui accordent une importance prioritaire à la sécurité routière, comme les Pays-Bas et les pays scandinaves, vont le plus loin dans les expériences menées avec les éco-combis ou *monster trucks*. Le raisonnement est simple : un même chargement peut être transporté par deux camions au lieu de trois. Les résultats des deux périodes d'essai néerlandaises sont assez favorables : diminution de la consommation de carburant, des embouteillages et des émissions de CO₂, et aucune incidence négative sur la sécurité routière.

Comment le ministre interprète-t-il les résultats de ces expériences ? Envisage-t-il de lancer de tels projets pilotes sur certains tracés de notre pays également ? Le port de Rotterdam peut en effet déjà pleinement recourir aux éco-combis, ce qui peut constituer un handicap concurrentiel pour nos ports.

10.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Pour mettre en place une politique sérieuse concernant la présence de convois routiers plus longs et plus lourds sur nos routes, je désire dans un premier temps

effectuer des études approfondies sur les conséquences. Nous avons également convenu de cette approche lors du dernier Conseil européen " Transports ".

Mon SPF s'occupe activement d'approfondir la question de l'impact éventuel de ces éco-combis. Les points suivants doivent être étudiés : la législation relative aux dimensions des camions, la situation du transport routier en Belgique, le problème de la congestion du trafic, le développement du transport combiné, la sécurité routière, les émissions des éco-combis, les problèmes relatifs aux temps de conduite et de repos et les aspects économiques et fiscaux. En outre, le SPF s'intéresse également aux analyses réalisées par les services publics régionaux en matière d'infrastructure routière ainsi qu'aux études menées dans d'autres pays.

Le ministre flamand, M. Peeters, a demandé de mener des expériences avec des éco-combis sur la moitié de nos autoroutes. Dans le but de mieux répondre à cette demande, nous avons posé six questions complémentaires.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Une étude approfondie sur l'utilisation des éco-combis est en cours. Un échéancier particulier est-il prévu?

10.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Je n'ai connaissance d'aucun calendrier en la matière. Nous entendons étudier la question en détail et en examiner les conséquences pour le port de Zeebrugge.

L'incident est clos.

11 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les campagnes de sensibilisation pour les motocyclistes" (n° 14301)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le MAG, une association de motocyclistes, regrette que l'IBSR ne veuille plus organiser de campagnes de sensibilisation en faveur des motocyclistes. Il estime pourtant que les campagnes tendant à conscientiser les usagers de la route, menées au cours des dernières années, ont réellement produit des effets.

Le MAG a le sentiment de ne pas être pris au sérieux comme partenaire dans la politique de sécurité routière. Que pense le ministre à cet égard ? Le ministre ou l'IBSR ont-ils encore l'intention d'organiser des campagnes relatives à la place des motocyclistes dans la circulation ?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : J'ai assisté récemment à la fête d'anniversaire du MAG et chacun semblait parfaitement satisfait de la bonne collaboration. La campagne tendant à améliorer la relation entre les automobilistes et les motocyclistes y a été accueillie favorablement.

L'IBSR n'a certainement pas l'intention de ne plus organiser de campagnes relatives aux motocyclistes. Seul le calendrier ferait l'objet d'une discussion.

Un arrêté royal adaptant certaines règles en faveur des motocyclistes entre en vigueur le 1^{er} mars. Nous sommes conscients que le nombre de motocyclistes ne cesse d'augmenter et qu'il s'agit d'usagers faibles de la route.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : C'est là une réponse bien modeste du ministre, qui annonce vaguement une campagne, sans pour autant préciser de date. Or, le nombre de motocyclistes augmente, et le début de la nouvelle saison motocycliste constitue le moment par excellence pour attirer toute l'attention sur leur présence sur les routes. Le nombre d'accidents impliquant des motocyclistes est en effet important, et il faut réagir en mettant en place des actions spécifiques. Une bonne concertation avec les associations de motocyclistes est cruciale à cet égard. Il faut des engagements plus concrets, et il faudra travailler davantage sur ce point. Pour l'instant, les motards n'ont en effet pas le sentiment d'être pris au sérieux.

11.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Les sentiments sont importants, la réflexion l'est autant. Il faut aider le MAG à se professionnaliser. Ceux qui défendent les intérêts des motocyclistes ont toute ma sympathie, mais ils doivent faire preuve de professionnalisme.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière sur les autoroutes" (n° 14311)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Selon la police fédérale, le nombre de tués sur les routes est de nouveau en augmentation. Les contrôles s'affaiblissent. Pour le ministre Dewael, cette situation s'explique par le fait que la police fédérale doit multiplier les interventions pour des accidents autoroutiers.

Un représentant de la police fédérale présent à une audition estime qu'il convient de rechercher de nouvelles méthodes pour assurer le respect des règles de circulation sur les autoroutes. Il convient non seulement d'intensifier le contrôle des règles actuelles mais également de contrôler les nouvelles règles.

Ne convient-il pas d'investir d'urgence dans des dispositifs automatiques de contrôle ? Ne convient-il pas de prendre d'urgence des mesures pour optimiser les contrôles afin d'atteindre de meilleurs résultats avec un personnel identique ? Comment le ministre compte-t-il remédier à la stagnation de la diminution du nombre de tués et de blessés sur les autoroutes ?

12.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La police fédérale de la route utilise ses possibilités de manière optimale. Étant donné qu'elle peut recourir au Fonds de la sécurité routière, la police peut acquérir du matériel toujours plus perfectionné. Elle souhaite notamment acquérir un hélicoptère. Les causes des problèmes majeurs sur notre réseau routier sont la combinaison du transport de marchandises et de personnes et la vitesse à laquelle roulent certains conducteurs. Il s'indique dès lors d'investir davantage dans les contrôles.

La prudence est de mise en ce qui concerne les chiffres évoqués aujourd'hui à la radio sur la base d'un communiqué Belga. Les analyses relatives à l'année 2006 sont en cours et toute conclusion serait prématurée à l'heure actuelle. Une tendance à la baisse semble se vérifier.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : La police indique pourtant que le nombre de tués ne diminue pas mais reste stable.

12.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La police dispose de chiffres toujours plus précis, qui permettent de déterminer de mieux en mieux la nature et le lieu des incidents. Nous pouvons donc intervenir de manière plus circonstanciée.

Nous avons d'abord pris une mesure générale, à savoir l'augmentation des amendes. Nous avons ensuite affiné le système des amendes et nous optimisons à présent les contrôles.

Il est désormais possible d'indiquer effectivement les zones dangereuses. Je fournirai davantage d'informations à ce sujet lors de l'évaluation générale des chiffres de 2006.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la campagne d'information sur la priorité de droite" (n° 14312)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Lors d'une première audition dans le cadre de l'évaluation des États généraux de la sécurité routière, de nombreuses plaintes concernaient le délai insuffisant laissé à l'administration ainsi qu'aux services policiers et judiciaires pour préparer les nouvelles règles. La population, pour sa part, est chaque fois informée de manière tardive ou lacunaire. Cela fut notamment le cas pour les sièges pour enfants et les vestes fluorescentes.

Le 1^{er} mars, la priorité de droite absolue entrera en vigueur. Il s'agit d'une modification importante mais, à ce jour, aucune campagne médiatique n'y a été consacrée, alors que l'avis rendu à ce sujet par le gouvernement flamand était très clair. Une telle campagne est-elle prévue ou le ministre la juge-t-il superflue ?

13.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les campagnes relatives aux sièges pour enfants et aux gilets de sécurité constituent un merveilleux exemple de campagnes très bon marché et efficaces. Les

pouvoirs publics n'ont rien eu à faire, les médias et les vendeurs se sont emparés du sujet et l'ont « vendu ». La population est très bien informée de ces modifications.

Les campagnes relatives aux nouvelles règles seront l'objet d'une présentation générale demain.

La règle de la priorité de droite est simple : cette priorité est absolue. Il est donc autorisé de s'engager prudemment dans un carrefour et de s'arrêter brièvement. La raison du plus fort n'est plus la meilleure. Tout conducteur peut prendre le temps de prendre sa priorité à l'aise.

Il ne serait pas correct envers les organisations concernées de dévoiler la campagne maintenant.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Cette campagne n'est-elle pas un peu tardive ? Ou est-ce l'introduction de la nouvelle règle qui est précoce ?

13.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Cela dépend du nombre de personnes qui connaissent la règle.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'obligation de porter un gilet de sécurité ou de disposer d'un siège pour enfant est liée à un produit. Les vendeurs se réfèrent automatiquement à la nouvelle mesure, ce qui n'est pas le cas en l'occurrence.

Il convient de ne pas sous-estimer le poids des habitudes. Je suis un fervent partisan de cette disposition, mais je crains qu'elle n'entraîne au cours des prochaines semaines un surplus de tôle froissée.

13.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La priorité de droite est la règle la moins connue parce qu'il en est seulement question en cas d'accident. Les compagnies d'assurance ont intérêt à ce que l'information soit efficace. De nombreux accidents sont la conséquence de malentendus, la nouvelle règle est une question de bon sens.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 03.

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

01 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de verenigbaarheid van de regelgeving inzake de rijopleiding met de Europese richtlijnen" (nr. 13986)

01.01 François Bellot (MR): De wetgeving inzake de rijopleiding werd onlangs gewijzigd. Is de Belgische regelgeving die toelaat om met een voorlopig rijbewijs te rijden, niet in strijd met de Europese bepalingen inzake het rijbewijs? Zijn de uitgereikte rijbewijzen in dat geval wettelijk gezien niet van nul en gener waarde?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De aspecten van onze regelgeving waar u naar verwijst, werden niet gewijzigd.

01.03 François Bellot (MR): Mag de houder van een voorlopig rijbewijs zonder begeleiding in het buitenland op een autosnelweg rijden?

01.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Nee, wat ook logisch is.

01.05 François Bellot (MR): Waar staat dat in de huidige wetgeving?

01.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Het rijbewijs wordt internationaal erkend. Het voorlopig rijbewijs niet. Er is niets gewijzigd.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de daadwerkelijke bestemming van de veiligheidsbijdrage die elke reiziger in Brussel-Nationaal wordt aangerekend" (nr. 14108)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Op 1 april 2007 voert de luchthaven van Zaventem nieuwe luchthaventarieven in die rekening houden met de stijgende beveiligingskosten. Die verhoging van de luchthavenheffing met 1,05 euro per vertrekkende passagier zal in totaal 8,4 miljoen euro opbrengen. Met dat bedrag zouden er 112 voltijdse veiligheidsagenten kunnen worden geworven. Rekening houdend met de reële veiligheidsbehoeften zou de veiligheidsdienst op een permanente basis gemiddeld met 40 agenten moeten versterkt worden, wat neerkomt op negen controleposten voor de passagiers.

Waar bevinden zich die controleposten? Hoe valt een dergelijke stijging van de heffing te rechtvaardigen? Zijn die inkomsten uitsluitend voor de veiligheid bestemd? Hoe is de luchthavenbeheerder tot die cijfers gekomen?

02.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De verhoging van de bijdrage bestaat uit een stijging van het bedrag van de eigenlijke veiligheidsbijdrage met 0,65 euro en uit een indexaanpassing ten bedrage van 0,40 euro.

De stijging van de veiligheidsbijdrage is te wijten aan de bijkomende kosten die samenhangen met de verbetering van de veiligheidsmaatregelen, die onder meer nodig is om aan de voorschriften van verordening 2320/2002 van het Europees Parlement en van de Raad te beantwoorden.

Het programma tot verbetering van de veiligheid ging van start na de inspectie door de Europese Commissie in juli 2005, terwijl de bijdrageverhoging pas in april 2007 ingaat. De investeringen en de operationele kosten voor 67 maanden moeten in een tijdspanne van 48 maanden worden teruggevorderd, waardoor de bijdrage per passagier hoger uitvalt.

In 2006 zijn er zo'n honderd voltijdse veiligheidsagenten van Securair bijgekomen. Dat is niet overdreven, want het aantal controleposten en het aantal bewakingsagenten per controlepost zijn toegenomen of zullen nog toenemen.

Daarnaast heeft ook de *Brussels Airport Company* extra veiligheidspersoneel aangenomen: het gaat meer bepaald om veertien voltijdse krachten.

Het aantal controleposten is afgestemd op het aantal passagiers; er wordt dus kosteneffectief gewerkt, rekening houdend met de personeelskosten.

02.03 Marie Nagy (ECOLO): Op bepaalde tijdstippen zijn er altijd maar maximaal vijf controleposten. De toename van het aantal agenten zou ik niet redelijk noemen. Ik hoop dat het geen verkapte manier is om de winst van de particuliere luchthavenexploitant te verhogen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de beslissing van de rechtbank in kort geding" (nr. 14139)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "de dwangsommen bij het niet-naleven van de Brusselse geluidsnormen" (nr. 14148)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de dwangsommen die worden opgelegd wanneer vliegtuigen de geluidsnormen overschrijden" (nr. 14167)

03.01 François-Xavier de Donnea (MR): Wat is uw reactie op de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel waarbij de vzw *Bruxelles Air Libre Brussel* het recht wordt verleend een dwangsom van 5.000 euro te eisen van de federale overheid per overtreding van de Brusselse geluidsnormen voor geluidshinder in de omgeving van de nationale luchthaven, indien de overtredingen niet binnen drie maanden na betekening van de rechterlijke beslissing ophouden? Gaat u in hoger beroep? Is dat beroep opschortend?

Volgens persberichten zouden er tijdens de eerste twee maanden van dit jaar al ruim 50.000 klachten zijn ingediend.

Hoe ver zijn de contacten tussen de federale overheid en de Gewesten gevorderd met het oog op de uitwerking van het noodzakelijke samenwerkingsakkoord? Denkt u dat de uitbreiding van het begrip nacht van 6 tot 7 uur 's morgens een oplossing kan zijn, zoals in de pers te lezen staat?

Welk schema wordt er momenteel gehanteerd voor het gebruik van de banen bij het opstijgen, in vergelijking met het plan-Anciaux en in vergelijking met wat de situatie was vóór mevrouw Durant zich met de zaak ging bemoeien en op het onzalige idee kwam de doos van Pandora te openen?

Wordt het arrest van de Raad van State gerespecteerd dat het preferentieel gebruik van baan 20 voor opstijgende toestellen op zaterdag verbiedt?

Welk gevolg werd gegeven aan het landingsverbod op baan 02 dat in maart 2005 werd opgelegd? De piloten blijven klagen over het kruisgebruik van de banen.

Waar staat men met het geluidskadaster en de oprichting van een onafhankelijke controle-instantie?

03.02 Karine Lalieux (PS): Het Brussels Gewest had vroeger al de toelating gekregen om zo'n dwangsommen te eisen, maar het heeft nooit van die mogelijkheid gebruik gemaakt, omdat het met het federale niveau tot een onderhandelde oplossing wilde komen.

Heeft de regering beroep aangetekend tegen die beslissing om *Bruxelles Air Libre Brussel* toe te staan dwangsommen te eisen wanneer de geluidsnormen niet worden nageleefd? Gaat het om een schorsend beroep?

Zal die beslissing de partijen weer aan de onderhandelingstafel brengen?

Ik sluit me aan bij de reeks vragen van mijn collega over de opvolging van de verschillende arresten en over de evolutie met betrekking tot het plan-Anciaux.

03.03 Marie Nagy (ECOLO): Het arrest van 8 februari bevestigt de geluidsnormen.

Het plan Anciaux-Landuyt zal in ons land een van de meest omstreden plannen ooit blijven!

Zal u in beroep gaan? Wat hoopt u te bereiken?

Men vraagt u een ontwerp van vluchtplan op te stellen dat, binnen uw bevoegdheden, rekening houdt met de veiligheid, de bevolkingsdichtheid, de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven en de gezondheid van de omwonenden.

Volgens het Brussels Instituut voor Milieubeheer worden de geluidsnormen slechts in vijf procent van de vluchten overschreden. Kan u dat cijfer bevestigen? Mijnheer de minister, u heeft steeds verklaard dat de geluidsnormen de exploitatie van de luchthaven onmogelijk maken.

03.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Vanaf 9 mei 2007 heeft de vzw *Bruxelles Air Libre Brussel* het recht om inbreuken vast te stellen en dwangsommen te eisen. Indien een burger als individu dezelfde stappen onderneemt, is de kans groot dat hij dezelfde beslissing bekomt.

Maar de overheid moet ook de arresten naleven waarin een gelijke spreiding over de Gewesten en een preferentieel gebruik van landingsbaan R2 wordt opgelegd.

We moeten snel tot een evenwichtige oplossing komen en onderhandelingen tussen de twee betrokken Gewesten lijken daartoe de geëigende weg.

De eenvoudige toepassing van de arresten zou alleen maar tot extreme oplossingen leiden.

De federale regering heeft beslist om beroep in te stellen opdat het overleg tussen het Vlaamse en het

Brusselse Gewest zou kunnen worden voortgezet. Dat beroep is niet opschortend en ik hoop dat naar aanleiding daarvan de betrokken partijen opnieuw wat meer goede wil tonen.

Men heeft het over 5 procent overtredingen, maar er is geen enkele officiële informatie. Men zal altijd wel over een deel van Brussel moeten vliegen als men van Zaventem opstijgt.

Ik kan u niet zeggen of men nog van een spreidingsplan-Anciaux kan spreken.

De enige beslissingen die ik genomen heb, zijn een gevolg van rechterlijke beslissingen die ik heb willen doen naleven zonder aan andere beslissingen uit het verleden afbreuk te doen.

03.05 François-Xavier de Donnea (MR): De minister staat machteloos, stel ik met ontzetting vast. Naar eigen zeggen probeert hij de rechterlijke beslissingen te respecteren, maar aangezien die soms haaks op elkaar staan...

De minister zegt ook dat er geen oplossing mogelijk is als de Gewesten niet overeenkomen, maar de Gewesten geven geen sjoerge. Men draait in een kringetje rond! De verstandhouding is zoek tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest, maar ook tussen de Vlaamse en Franstalige ministers in de Brusselse regering. De situatie zit muurvast.

Zal u op 9 maart dwangsommen moeten betalen? Men moet ook nog zien wie de overtredingen vaststelt, en hoe dat gebeurt!

Welke overtreding ook (in dit geval de niet-naleving van de geluidsnormen) moet op grond van objectieve gegevens worden vastgesteld. Kan een beëdigde autoriteit over een voldoende dicht netwerk van geluidsmeters beschikken om overtredingen vast te stellen, die voor een rechtbank kunnen worden ingeroepen? Wanneer de normen worden overtreden, moet een proces-verbaal worden opgemaakt, op grond waarvan het parket desgevallend kan vervolgen en de luchtvaartmaatschappij zich kan verdedigen.

Dit dossier is een ramp. Heel wat omwonenden zijn het slachtoffer van extreme geluidsoverlast en het dossier zit muurvast. Het doet denken aan de kever van Kafka, die op zijn rug ligt en er niet in slaagt recht te krabbelen. Juridisch bent u machteloos.

Om overtredingen vast te stellen, zijn geluidsmetingen nodig. Over welk meetnetwerk beschikt men? Zonder metingen zullen de eisen van *Bruxelles Air Libre* Brussel op drijfzand berusten.

03.06 Karine Lalieux (PS): Ik zou niet willen dat alle verantwoordelijkheid op de Gewesten wordt afgeschoven. Er is altijd met z'n drieën onderhandeld, samen met de federale Staat. Ik zou willen dat die zijn rol weer op zou nemen en op zou houden de hete aardappel naar de Gewesten door te schuiven, in het bijzonder naar het Brussels Gewest.

Het arrest is er, en wij zitten vast. Wat nu nodig is, is het geluidskadaster, dat onder de bevoegdheid van de Gewesten valt. We moeten aan de Gewesten vragen om het geluidskadaster tot stand te brengen.

03.07 Marie Nagy (ECOLO): Je kunt niet beweren dat minister Durant verantwoordelijk is voor de huidige situatie, en de huidige minister schoonwassen door de verantwoordelijkheid bij de Gewesten te leggen! Sinds zijn aantreden, wacht hij in plaats van het door zijn voorganger de heer Anciaux, opgestelde en door de regering geaccepteerde spreidingsplan, dat vooral tot doel had de vluchten boven het hoofd van een deel van de bevolking te concentreren, te beheren.

Ondanks de rechterlijke uitspraken waarin dat plan veroordeeld wordt, verklaart hij dat de situatie muurvast zit. Hij zou moeten toegeven dat hij een politieke verantwoordelijkheid draagt, want dit is vooralsnog een federale bevoegdheid!

De minister beweert dat hij niet op de hoogte was van die 5 procent overtredingen. Toen u de normen betwistte en zelfs van een stopzetting van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal gewaagde, sprak u dus in het luchtledige?

03.08 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Mevrouw Huytebroeck beschikt over die informatie. Ik niet, en ik kan haar niet dwingen mij een antwoord te geven.

03.09 **Marie Nagy** (ECOLO): U doet dus uitspraken die helemaal niet onderbouwd zijn, zoals men mag verwachten van een verantwoordelijk minister!

Tot besluit wijs ik erop dat de beslissing van 20 maart 2006 enkel de nachtvluchten betreft. Alle overige beslissingen handelen over het geheel van de maatregelen voor de vluchten boven Brussel in het plan-Anciaux-Landuyt. Dat onderscheid is belangrijk, gelet op de weinig nauwkeurige manier waarop u hier en daar wat informatie verspreidt.

Een goed inzicht in dit dossier is nodig, wil men de besluitvaardigheid van de regering op dit gebied kunnen inschatten.

Het incident is gesloten.

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de minister van Mobiliteit over "het niet-naleven van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij elke vorm van neerslag" (nr. 14157)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit over "de effectiviteit van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (nr. 14303)

04.01 **Guido De Padt** (VLD): Sinds februari van dit jaar is er een inhaalverbod voor vrachtwagens van kracht bij neerslag. Bij de eerste sneeuwval bleek dat veel vrachtwagenchauffeurs de wet aan hun laars lappen, vooral buitenlandse. Die zijn volgens de transportorganisatie SAV niet op de hoogte van de wet of ze achten het verbod ongeloofwaardig. Het helpt niet dat de affiches op de wegen eentalig Nederlands zijn en dat de tekening niet erg duidelijk is. Volgens de minister moet de politie meer controleren, maar het blijkt dat die het bij sneeuwval te druk heeft met andere dingen.

Is de minister van plan de sensibilisering op te voeren? Hoe zal de minister het verbod efficiënter handhaven? Is de minister bereid een studie te laten uitvoeren over het effect van een inhaalverbod?

04.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik wil een element toevoegen aan de vraag van collega De Padt. Naar aanleiding van de persartikels deed de minister zijn beklag over de gewestministers, die verantwoordelijk zijn voor de communicatie over deze wetgeving, ook ten aanzien van buitenlanders. Nochtans heeft de Vlaamse administratie op 23 januari 2004 bij de FOD Mobiliteit en Vervoer de goedkeuring gevraagd van een sensibiliserings- of infobord hierover dat zou kunnen worden opgesteld langs de autosnelwegen, bijvoorbeeld aan de grens.

Waarom werd die vraag nooit beantwoord?

04.03 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Wat ik zelf las in *Het Nieuwsblad* is niet wat ik heb gezegd en er is helemaal geen conflict met Vlaams minister Peeters. Op 1 februari 2007 werd de wetgeving aangepast. Het woord regen werd vervangen door neerslag. Het door minister Peeters voorgestelde informatiebord is goed en mag aan de grenzen worden aangebracht. Dit soort journalistiek, dat conflicten creëert, is zeer vervelend en van een zeer laag niveau.

De administratie heeft op die brief van 23 januari 2004 niet geantwoord vanwege de aanhoudende politieke discussie over neerslag versus regen en over de al dan niet handhaving van dit inhaalverbod. Pas op de bijzondere Ministerraad in juni 2006 werd de discussie afgerond en werd afgesproken dat de federale politie dit effectief zou controleren. Wij zullen sensibiliseren door de controles op te drijven.

Er was een misverstand over de informatieborden. De borden van het BIVV en de verkeersborden van de wegbeheerder vullen mekaar aan. Zij zijn allemaal bedoeld om te sensibiliseren.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de website www.autorijden.be" (nr. 14158)

05.01 Guido De Padt (VLD): Op 8 februari 2007 lanceerde de minister de nieuwe website www.autorijden.be. Jongeren die hun theoretisch rijexamen voorbereiden, kunnen de nodige leerstof op de site krijgen en testen afleggen die vergelijkbaar zijn met het echte examen. Het voordeel van de nieuwe site is, dat een logboek wordt bijgehouden, zodat de leerling kan zien welke onderdelen van de leerstof hij nog dient bij te schaven. Wij hebben niets tegen zelfstudie, wel tegen het feit dat men 25 euro dient te betalen voor één maand toegang tot de site. Vroeger kon men boekjes kopen of huren en ze vervolgens voor langere tijd gebruiken, ook na het afleggen van het examen.

Het gebruik van sites om de theoretische examens voor te bereiden is een goede zaak omdat men ze snel kan aanpassen aan de veranderingen in de wetgeving. Daarom bestaat al lang de gratis site www.gratisrijbewijsonline.be. Het grote verschil met www.autorijden.be is, dat deze site gratis is en er geen logboek wordt bijgehouden.

Waarom promoot de minister de nieuwe betalende site in plaats van de bestaande gratis site?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Laat hierover geen misverstand bestaan: ik ben voor gratis. Ik was aanwezig op een drietal persconferenties over evenveel websites omdat wij alle initiatieven inzake rijopleiding willen stimuleren. Concurrerende websites blijken dat niet te waarderen. Ik betreur wel dat een goed aangeschreven uitgeverij foute zaken publiceert. Dit moet worden vermeden. Of het goedkoper is de rijopleiding te betalen en daarna gratis het internet te gebruiken, dan autonoom te studeren via een virtuele leraar, is een open discussie. Wat mij betreft, is alles goed wat de kennis van het rijden kan bevorderen.

05.03 Guido De Padt (VLD): Jongeren wezen mij erop dat de site 25 euro kost.

05.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Samen met de jongeren ben ik voor gratis.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het toezicht van de BMM op lozingen in zee" (nr. 14199)

06.01 Hilde Vautmans (VLD): De Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium (BMM) houdt vanuit de lucht toezicht op de verontreiniging van de zee. De laatste 15 jaar registreerde de BMM dertien lozingen die door het internationale recht zijn toegestaan en 611 overtredingen. Sinds 2002 heeft de BMM 193 lozingen in zee vastgesteld die te wijten zijn aan schepen. Er werden 31 bezwarende dossiers opgesteld. Twaalf processen-verbaal werden naar het parket doorgestuurd, zodat kon worden overgegaan tot vervolging in België. Negentien dossiers werden naar buitenlandse overheden doorgestuurd. Slechts 5 procent van de overtredingen leidde dus tot een dossier. In 95 procent van de overtredingen was het betrokken schip reeds ver weg toen de lozing door het vliegtuig werd opgemerkt. Gelukkig is het aantal lozingen de afgelopen jaren sterk verminderd. De verhoogde controle heeft duidelijk een preventief effect. Slechts in negen gevallen van niet-accidentele lozing werd het schip geïdentificeerd dat ervan verdacht werd de lozing te hebben gedaan.

Welke maatregelen neemt de minister opdat schepen niet meer zo snel kunnen ontkomen, zodat meer processen-verbaal kunnen worden opgesteld en meer daders kunnen worden bestraft?

In zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag maakt de minister een onderscheid tussen accidentele en niet-accidentele lozingen. Kan hij dat onderscheid met voorbeelden verduidelijken?

06.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Wij trachten alles wat de Noordzee aanbelangt, te coördineren. Wij willen de milieubevoegdheid van de minister van de Noordzee koppelen aan de bevoegdheid voor mobiliteit, voor zover het de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de schepen en de scheepvaart betreft. Wij trachten de diensten van de federale ministers Dewael – bevoegd voor de zeevaartpolitie - en Verwilghen – bevoegd voor het Wetenschapsbeleid - te laten samenwerken met de Vlaamse overheid.

Bij de kustwacht zijn al die diensten aanwezig. Wanneer zich een incident voordoet, worden alle diensten ingelicht en kan iedereen nagaan wie, naargelang van zijn specialiteit, het beste optreedt. Ook voor echte crisissituaties is er een volledig operationeel plan klaar. Wij willen ook de controles van de verschillende diensten beter spreiden in de tijd.

Wij overleggen met de parketten van Veurne, Brugge en Antwerpen opdat de weinige vaststellingen die wij effectief kunnen doen, maximaal tot veroordelingen zouden leiden.

De wetgeving is nu zodanig aangepast dat we repressiever kunnen optreden. Iedereen is nu zeer alert en de controles worden ook zo goed mogelijk gespreid. Het komt er nu op aan de opvolging van de processen-verbaal door de parketten te verbeteren.

06.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Slechts in 5 procent van de gevallen slaagt men erin te achterhalen wie er verantwoordelijk is voor de vervuilingen. Het moet toch mogelijk zijn vast te stellen wie er op een bepaald moment waar is voorbijgevaren. Schepen hebben toch vaarroutes?

06.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Wanneer een kapitein zijn schip schoonmaakt, worden er producten geloosd die eigenlijk van om het even welk schip kunnen komen. De oplossing is korter op de bal spelen, stalen nemen en vergelijken met vaarroutes. Voor het verdere onderzoek staat echter de procureur in.

De nieuwe wetgeving maakt het mogelijk zowel de kapitein als de opdrachtgever en de eigenaar aansprakelijk te stellen. De mogelijkheden zijn dus uitgebreid.

In tegenstelling tot de parketten van Brugge en Veurne heeft dat van Antwerpen geen gespecialiseerde procureur voor misdrijven op zee. Dat is merkwaardig, want Antwerpen is toch het belangrijkste parket dat met deze zaken te maken heeft. De politie levert goed werk, maar de opvolging door de parketten kan beter.

06.05 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik zal de minister van Justitie hierover ondervragen. Vijf procent opgeloste zaken, dat is in elk geval erg weinig.

06.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Er is ook een daling van de vaststellingen. Het lijkt er dus op dat er ook minder schepen in onze gebieden worden schoongemaakt.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de bedreigingen voor de ontwikkeling van het internationaal spoor" (nr. 14263)**

07.01 **Guido De Padt** (VLD): In een opiniebijdrage in *De Tijd* pleit de baas van de Franse spoorwegen, Guillaume Pepy, voor een Europees reguleringssysteem voor het passagiersvervoer. Immers, zonder harmonisering van de gebruikersheffing die wordt aangerekend voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, kan er volgens hem geen sprake zijn van een echte vrije toegang tot de markt en dreigt de liberalisering van het internationale reizigersverkeer een maat voor niets te worden. Wat de spoorwegmaatschappijen betreft, pleit Pepy ook voor een gemaakte bestuursstructuren, die de ondernemingen een strategische cohesie geven. Het potentieel voor het spoor is nu beter dan ooit, besluit hij, maar we zijn nog niet klaar om de opportuniteiten ten volle te benutten. Daarmee staat ook de duurzame ontwikkeling van Europa op het spel, want de trein is tien maal minder vervuilend dan het vliegtuig.

Deelt de minister de bekommernissen van SNCF-baas Pepy en wil hij zich inzetten voor een Europees reguleringssysteem?

Vindt hij dat de huidige managementstructuur, met de opsplitsing in twee 'werkmaatschappijen' en één holdingmaatschappij, de goede werking van ons spoorbeleid hypothekeert?

In welke mate ziet de minister heil in een betere samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen en welke rol zou de federale regering daarin kunnen spelen?

07.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Zoals de heer Pepy ben ik van mening dat in een liberaliseringscontext een doeltreffend reguleringssysteem nodig is om de consument te beschermen. In de Europese Transportraad heb ik dan ook gepleit voor een belangrijke rol voor de nationale economische regulatoren met betrekking tot de spoorwegen. Wat de mogelijkheid betreft om een Europese regulator op te richten, moet er rekening gehouden worden met het monopolie van het wetgevend initiatief van de Europese Commissie, die de voorkeur heeft gegeven aan een coördinatie tussen de verschillende nationale regulatoren.

Bovendien, als de tarieven niet overeenstemmen op Europees niveau, moeten de vergoedingen voor het infrastructuurgebruik streng worden nageleefd en gelijk zijn aan de rechtstreeks aan de spoordienst toewijsbare kosten. Het valt echter niet uit te sluiten dat de oprichting van een Europese regulator later toch nog op de agenda komt.

Dit heeft te maken met de invulling van het subsidiariteitsbeginsel. Een communautaire regulering van de trans-Europese netwerken lijkt volledig verzoenbaar met dat beginsel.

De Belgische overheid heeft een ambitieus investeringsprogramma ontwikkeld voor HSL en HST, zoals blijkt uit de beheersovereenkomsten met Infrabel en de NMBS.

De regering heeft reeds verschillende initiatieven voor het milieu genomen, zoals de verbetering van de spoorwegverbindingen, het GEN en het gratis woon-werkverkeer. Er is nu ook een KB in de maak om vluchten van en naar Belgische luchthavens over afstanden van minder dan 150 kilometer te verbieden.

De huidige structuur van de NMBS-groep garandeert de eenheid van het personeelsstatuut en van het sociaal overleg, die op hun beurt een sterke coherentie mogelijk maken tussen het reizigersvervoer en het infrastructuurbeheer.

Deze coherentie wordt bevestigd door de gedane investeringen, de veiligheid en de beveiliging van de spoorweg.

Het Europese spoorbeleid is in volle ontwikkeling. Liberalisering leidt meestal tot concentraties, fusies en allianties. Samenwerking op het vlak van het internationale reizigersvervoer is dus van wezenlijk belang voor de spoorwegmaatschappijen. De nationale overheden van hun kant kunnen verplichtingen van openbare dienst opleggen op internationale lijnen.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het wegvignet" (nr. 14264)**

08.01 **Guido De Padt** (VLD): Tijdens een seminarie van het studiebureau Transport & Mobility Leuven heeft Michel Damar, voorzitter van de FOD Mobiliteit, gewaarschuwd dat het aantal personenwagens en het goederenvervoer op onze wegen in de komende jaren zal blijven stijgen, waardoor het erg moeilijk wordt om de klimaatdoelstellingen te halen.

Europa vraagt immers belangrijke inspanningen inzake de reductie van de CO₂-uitstoot door het verkeer, terwijl we nu al 6 procent boven het Europese gemiddelde zitten.

Damar toonde zich een groot voorstander van het principe 'de vervuiler betaalt' en pleitte voor een verschuiving van vaste naar variabele kosten. Daarom is hij tegenstander van een wegenvignet, dat niet aanzet om een beter vervoermiddel, voertuig of vertrekkur te kiezen, en ziet hij meer heil in een variabele wegentol of kilometerheffing.

Hoe staat de minister tegenover een wegenvignet dat varieert naargelang van gebruik, tijdstip en milieukeurmerken? Is er al onderzocht hoe dat kan worden gerealiseerd? Overweegt de minister nog andere maatregelen om de Europese doelstellingen te halen tegen 2012?

08.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Er is een probleem met het behalen van de Kyotonorm in het verkeer. Zelfs als we de Europese uitstootdoelstelling voor motoren bereiken tegen 2012, zal dat niet volstaan als we niet ook maatregelen nemen om onze mobiliteit duurzamer te maken.

Het drukken van emissies is in de industrie veel goedkoper dan in de transportsector. De EU-landen, ook België, geven de industrie zoveel emissierechten dat de uitstoot van één ton CO₂ minder dan één euro kost. In het vervoer daarentegen, is de prijs van de accijnzen op brandstof voor personenwagens verrekend in de prijs van een emissierecht, zodat een ton CO₂ meer dan 250 euro kost. Voor die prijs kan de industrie nog heel wat emissies verminderen.

De private bestuurder doet al inspanningen. Ook de professionele transportsector en de industrie moeten nu inspanningen leveren.

Uit de diagnose die mijn administratie maakte van het woon-werkverkeer blijkt, dat ondernemingen die mobiliteitsmaatregelen nemen wel degelijk resultaat boeken en dat er een model shift plaatsvindt naar het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Er zijn evenwel nog te veel ondernemingen die niets doen. Liefst 73 procent van de werknemers gaat nog steeds met de auto naar het werk.

Over het wegenvignet doe ik liever niet te veel uitspraken, de regionale ministers doen dat al voldoende. Ik heb wel kennis genomen van de maatregelen die de voorzitter van de FOD Mobiliteit voorstelt. Wij proberen zo veel mogelijk maatregelen te nemen. Ik zal de heer De Padt schriftelijk een lijst bezorgen van alle maatregelen die deze regering al heeft genomen.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de minister van Mobiliteit over "betonpompen" (nr. 14289)**

09.01 **Ingrid Meeus** (VLD): De regelgeving inzake betonpompen, en meerbepaald artikel 420, § 4, van de programmawet, zorgt voor onduidelijkheden. Sommige douanekantoren en rechtbanken beschouwen een betonpomp als een vrachtwagen en niet als een werfvoertuig. Dat betekent dat betonpompen moeten rijden op diesel in plaats van gasolie en dat er een eurovignet verschuldigd is, wat serieuze kosten meebrengt voor de bouwsector.

Kan de minister de wet verduidelijken? Is een betonpomp een vrachtwagen of een werfvoertuig?

09.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Deze vraag staat niet op de agenda.

De **voorzitter**: De vraag was op tijd ingediend, maar heeft ons nogal laat bereikt. Mevrouw Meeus treft geen schuld.

09.03 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Mijn diensten hebben het antwoord blijkbaar wel al opgesteld, maar ik heb het niet bij me. Mijn excuses daarvoor. Zal ik het antwoord schriftelijk aan mevrouw Meeus bezorgen?

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "experimenten met ecocombi's" (nr. 14298)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Landen die verkeersveiligheid hoog in het vaandel voeren, zoals Nederland en de Scandinavische landen, gaan het verst in hun experimenten met zogenaamde ecocombi's of monstertrucks. De redenering is eenvoudig: een zelfde lading kan met twee in plaats van met drie vrachtwagens worden vervoerd. De resultaten van de twee Nederlandse proefperiodes zijn vrij gunstig: minder brandstof, een lagere filedruk, minder CO₂-uitstoot en geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Hoe interpreteert de minister de resultaten van deze experimenten? Overweegt hij om ook hier op bepaalde tracés te starten met dergelijke proefprojecten? De haven van Rotterdam kan immers al volop gebruik maken van ecocombi's en dat kan een concurrentienadeel vormen voor onze havens.

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Om een degelijk beleid te kunnen uittekenen inzake het toelaten van langere en zwaardere vrachtautocombinaties (LVZ's) op onze wegen, wil ik eerst grondige studies uitvoeren over de gevolgen. Dat is ook zo overeengekomen op de laatste Europese Ministerraad van Transport.

Mijn FOD is zich volop aan het verdiepen in de mogelijke impact van de LVZ's. Volgende punten worden bestudeerd: de wetgeving over de afmeting van vrachtwagens, de toestand van het wegtransport in België, de congestieproblematiek, de ontwikkeling van gecombineerd vervoer, de verkeersveiligheid, de emissies van LVZ's, de problemen inzake de besparing van rij- en rusttijden en de economische en fiscale aspecten. Daarnaast is er ook aandacht voor de analyses die de gewestelijke overheidsdiensten inzake de wegeninfrastructuur en de onderzoeken in andere landen.

Vlaams minister Peeters heeft gevraagd om op de helft van onze autowegen te experimenteren met LVZ's. Om beter te kunnen antwoorden op die vraag, hebben we zes extra vragen gesteld.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er wordt een grondig onderzoek gevoerd naar het gebruik van LVZ's. Staat daar een timing op?

10.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er is mij geen timing bekend. Wij willen de zaken erg grondig bekijken en ook de gevolgen voor de haven van Zeebrugge onderzoeken.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de sensibiliseringscampagnes voor motorfietzers" (nr. 14301)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De organisatie van motorfietzers, de MAG, betreurt het dat het BIVV geen sensibiliseringscampagnes meer wil organiseren ten gunste van motorfietzers. De MAG vindt nochtans dat de campagnes die in de voorbije jaren werden gevoerd om de weggebruikers bewust te maken van de kwetsbaarheid van motorfietzers, wel degelijk effect hadden.

De MAG heeft de indruk niet ernstig te worden genomen als partner in het verkeersveiligheidsbeleid. Wat denkt de minister daarvan? Zijn de minister of het BIVV van plan om nog campagnes te organiseren over de plaats van de motorfietzers in het verkeer?

11.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik was onlangs op het verjaardagsfeestje van de MAG en iedereen bleek er heel tevreden over de goede samenwerking. De campagne die de relatie tussen de autobestuurder en de motorrijder moest verbeteren, is er ook in goede aarde gevallen.

Het BIVV is zeker niet van plan om geen campagnes meer te voeren over motorrijders, alleen zou er een discussie zijn over de timing.

Op 1 maart treedt een KB in werking dat een aantal regels aanpast in het voordeel van de motorrijders. Wij zijn er ons van bewust dat er steeds meer motorrijders zijn en dat ze zwakke weggebruikers zijn.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister geeft een bescheiden antwoord. Er komt nog wel eens een campagne, maar hij weet niet wanneer. Er komen steeds meer motorrijders en het begin van het nieuwe motorseizoen is het uitgelezen moment om hun aanwezigheid in het verkeer nog eens goed in de verf te zetten. Er zijn immers veel ongevallen met motorrijders en specifieke acties zijn nodig. Een goed overleg met de organisaties van de motorrijders is daarbij cruciaal. Concretere engagementen en extra werk zijn op hun plaats. Momenteel voelen de motorrijders zich immers niet ernstig genomen.

11.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Gevoelens zijn belangrijk, nadenken ook. We moeten de MAG helpen om te professionaliseren. Ik ben een groot voorstander van de verdedigers van de motorrijders, maar ze moeten professioneel te werk gaan.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid op de autosnelwegen" (nr. 14311)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Volgens de federale politie stijgt het aantal dodelijke slachtoffers op de weg weer. De handhavingprestaties dalen. Volgens minister Dewael komt dat omdat de federale politie steeds meer interventies moet doen bij ongevallen op de autosnelwegen.

Een vertegenwoordiger van de federale politie op een hoorzitting vond dat er naar nieuwe methodes moet worden gezocht voor de verkeershandhaving op de snelwegen. Het handhavingniveau van de huidige regels moet niet alleen worden verhoogd, ook de nieuwe regels moeten kunnen worden gecontroleerd.

Moet er niet dringend geïnvesteerd worden in automatische en onbemande handhaving? Moet er niet dringend werk worden gemaakt van maatregelen die de handhaving efficiënter maken zodat met evenveel personeel meer kan worden bereikt? Hoe wil de minister de stagnatie in de daling van doden en gewonden op de autosnelwegen ongedaan maken?

12.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De federale wegpolytiek maakt maximaal gebruik van haar mogelijkheden. Omdat de politie een beroep kan doen op het verkeersveiligheidsfonds, kan ze steeds beter materiaal aankopen. Momenteel staat er een helikopter op het verlanglijstje. De grootste problemen op onze wegen zijn de vermenging van het vrachtverkeer met het personenverkeer en de snelheid waarmee sommigen op onze wegen rijden. Meer investeren in controles is daarom aangewezen.

Met de cijfers die vandaag op de radio werden aangehaald op basis van een Belgabericht, is het oppassen geblazen. De analyses voor 2006 zijn volop bezig en alle conclusies zijn momenteel voorbarig. Er is sprake van een blijvende dalende trend.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De politie zelf geeft aan dat het aantal dodelijke slachtoffers niet langer daalt, maar stagneert.

12.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De politie heeft steeds betere cijfers ter beschikking, waardoor we steeds beter kunnen zien wat precies waar gebeurt. We kunnen dus ook beter specifiek op problemen inspelen.

We hebben eerst een algemene maatregel genomen, namelijk het verhogen van de boetes. Daarna hebben we dat boetesysteem verfijnd en nu zijn we toe aan het optimaliseren van de controles.

Het is nu mogelijk om de gevarenzones daadwerkelijk aan te wijzen. Ik zal daar meer informatie over geven bij de algemene evaluatie van de cijfers van 2006.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de informatiecampagne over de voorrang van rechts" (nr. 14312)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Tijdens de eerste hoorzitting ter evaluatie van de staten-generaal 2002 van de verkeersveiligheid kwam veelvuldig de klacht voor dat de administratie en de politie- en justitiediensten te weinig tijd krijgen om nieuwe regels voor te bereiden. Ook de bevolking wordt telkens te laat of gebrekkig geïnformeerd. Denk maar aan de kinderzitjes en de fluovestjes.

Op 1 maart wordt de absolute voorrang van rechts van kracht. Dat is een ingrijpende wijziging, maar er is nog steeds geen mediacampagne, hoewel de Vlaamse regering heel duidelijk geadviseerd had om dat wel te doen. Komt die er nog? Vindt de minister een dergelijke campagne overbodig?

13.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De campagnes over de kinderzitjes en de fluovestjes zijn prachtige voorbeelden van heel goedkope en heel doeltreffende campagnes. De overheid hoefde niets te doen. De media en de verkopers pikten de onderwerpen op en brachten ze aan de man. De bevolking is erg goed van die wijzigingen op de hoogte.

Morgen is er een algemene voorstelling van de campagnes over de nieuwe regels.

De voorrangsregel is eenvoudig: men kan de voorrang van rechts nooit verliezen. Men kan dus voorzichtig het kruispunt oprijden en even stoppen, het recht van de sterkste geldt niet meer. Een bestuurder kan nu rustig zijn tijd nemen om voorrang te nemen.

Het zou niet correct zijn ten aanzien van de betrokken organisaties om de campagne nu toe te lichten.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Komt de campagne niet te laat of de invoering van de nieuwe regel te vroeg?

13.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het hangt ervan af wie de regel kent.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Aan de verplichting van een fluovestje of een kinderzitje hangt een product vast. De verkopers verwijzen dan naar de nieuwe maatregel. Dat geldt nu niet.

Een gewoonte mag niet onderschat worden. Ik ben een groot voorstander van deze maatregel, maar vrees voor blikshade de komende weken.

13.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De voorrang van rechts is de minst bekende regel, omdat ze alleen ter sprake komt bij een ongeval. De verzekeringsmaatschappijen hebben belang bij een goede informatie. Veel ongevallen komen voort uit misverstanden, de nieuwe regel sluit aan bij het gezond verstand.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.