



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

16-04-2008

Avond

mercredi

16-04-2008

Soir

INHOUD

Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de kosten voor het bellen met een vast toestel naar een gsm die in België nog te hoog oplopen" (nr. 4222)	1
<i>Sprekers: Colette Burgeon, Vincent Van Quickenborne</i> , minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen	
Samengevoegde vragen van	2
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de blokkering van het Diabolo-project door de vertraging bij het Brussels Gewest" (nr. 4296)	2
- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de blokkering van het Diabolo-project door het Brussels Gewest" (nr. 4614)	2
<i>Sprekers: François Bellot, Peter Luykx, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de spreiding van de geluidshinder in en rond Zaventem" (nr. 4580)	5
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het plaatsen van verkeersborden die het einde van een verbodsbord aankondigen" (nr. 4177)	9
<i>Sprekers: Katrien Schryvers, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	10
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regionalisering van de rijexamencentra en de keuringsstations" (nr. 4068)	10
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4264)	10
- de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomst van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4311)	10
- de heer Jef Van den Bergh aan de	10

SOMMAIRE

Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les coûts des appels d'un téléphone fixe vers un gsm encore trop chers en Belgique" (n° 4222)	1
<i>Orateurs: Colette Burgeon, Vincent Van Quickenborne</i> , ministre pour l'Entreprise et la Simplification	
Questions jointes de	2
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le blocage du projet Diabolo suite au retard de la Région bruxelloise" (n° 4296)	2
- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le blocage du projet Diabolo par la Région bruxelloise" (n° 4614)	2
<i>Orateurs: François Bellot, Peter Luykx, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la répartition des nuisances sonores à Zaventem et alentour" (n° 4580)	5
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'installation de panneaux de signalisation annonçant la fin d'une interdiction" (n° 4177)	9
<i>Orateurs: Katrien Schryvers, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	10
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la régionalisation des centres d'examen du permis de conduire et des stations de contrôle technique" (n° 4068)	10
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 4264)	10
- M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avenir de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 4311)	10
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la	10

staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomstkansen van het BIVV" (nr. 4495)

Sprekers: **David Geerts, Valérie De Bue, Christian Brotcorne**, voorzitter van de cdH-fractie, **Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les perspectives d'avenir de l'IBSR" (n° 4495)

Orateurs: **David Geerts, Valérie De Bue, Christian Brotcorne**, président du groupe cdH, **Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regelgeving met betrekking tot het verplaatsen of takelen van voertuigen" (nr. 4213)

Sprekers: **David Geerts, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

14 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réglementation relative au déplacement ou au remorquage des véhicules" (n° 4213) 14

Orateurs: **David Geerts, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vergoeding die de houder van de exploitatielicentie van de exploitatievennootschap van Brussel-Nationaal dient te betalen" (nr. 4239)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

15 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de la société d'exploitation de Bruxelles-National" (n° 4239) 15

Orateurs: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de elektrische fiets" (nr. 4361)

Sprekers: **Christian Brotcorne**, voorzitter van de cdH-fractie, **Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

16 Question de M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vélos à assistance électrique" (n° 4361) 16

Orateurs: **Christian Brotcorne**, président du groupe cdH, **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van

18 Questions jointes de 18

- de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van fietsers op rotondes" (nr. 4362)

18 - M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des cyclistes sur les ronds-points" (n° 4362) 18

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving over zwakke weggebruikers en fietsers meer in het bijzonder" (nr. 4477)

18 - M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation relative aux usagers de la route faibles et, plus particulièrement, aux cyclistes" (n° 4477) 18

Sprekers: **Christian Brotcorne**, voorzitter van de cdH-fractie, **David Geerts, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Orateurs: **Christian Brotcorne**, président du groupe cdH, **David Geerts, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rijbewijs voor een paardenspan" (nr. 4397)

Sprekers: **Josy Arens, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

19 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le permis de conduire pour l'attelage de loisir" (n° 4397) 19

Orateurs: **Josy Arens, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het houtvervoer" (nr. 4398)

Sprekers: **Josy Arens, Etienne Schouppe**,

20 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le transport de bois" (n° 4398) 20

Orateurs: **Josy Arens, Etienne Schouppe**,

staatssecretaris voor Mobiliteit		secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken over "de subsidies voor verkeersveiligheid" (nr. 4336)	21	- Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les subventions sécurité routière" (n° 4336)	21
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beschikbare bedrag voor het verkeersveiligheidsfonds 2008" (nr. 4538)	21	- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le montant disponible dans le fonds de sécurité routière 2008" (n° 4538)	21
- mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de richtlijnen voor de besteding van het verkeersveiligheidsfonds door de lokale politiezones" (nr. 4552) <i>Sprekers: Jacqueline Galant, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	21	- Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les directives concernant l'utilisation par les zones de police locales des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 4552) <i>Orateurs: Jacqueline Galant, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	21
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kilometerdaks" (nr. 4471) <i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	23	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la taxe kilométrique" (n° 4471) <i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	23
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de integraalhelm" (nr. 4475) <i>Sprekers: Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	25	Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le casque intégral" (n° 4475) <i>Orateurs: Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	25
Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de 'Bike Beep'" (nr. 4478) <i>Sprekers: David Geerts, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	26	Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le 'Bike Beep'" (n° 4478) <i>Orateurs: David Geerts, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	26
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de betalingstermijnen in de sector van het wegvervoer" (nr. 4525) <i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	27	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de paiement dans le secteur du transport routier" (n° 4525) <i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	27
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het doorgeven via sms van niet door de politie aangekondigde alcoholcontroles" (nr. 4607) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	28	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'annonce par sms de contrôles anti-alcool non annoncés par la police" (n° 4607) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	28
Vraag van mevrouw Tinne Van der Straeten aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "radaraspecten bij de	29	Question de Mme Tinne Van der Straeten au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'influence sur les radars à prendre	29

plaatsing van windturbines in de omgeving van de luchthaven" (nr. 4592)

Sprekers: **Tinne Van der Straeten, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

en considération lors du placement d'éoliennes aux abords d'un aéroport" (n° 4592)

Orateurs: **Tinne Van der Straeten, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 16 APRIL 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 16 AVRIL 2008

Apr7s-midi

De vergadering wordt geopend om 14.01 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de kosten voor het bellen met een vast toestel naar een gsm die in België nog te hoog oplopen" (nr. 4222)

01.01 Colette Burgeon (PS): Volgens de Belgian Telecommunications User Group (Beltug) zouden de vaste operatoren de aan de operatoren van mobiele telefonie opgelegde dalingen van de tarieven voor de interconnectie met vaste lijnen (40 procent) slechts zelden en maar gedeeltelijk verrekenen in de prijzen die zij de gebruikers factureren. Alleen de nieuwe klanten of diegenen die er uitdrukkelijk om gevraagd hebben, zouden bij die tariefverlagingen gebaat zijn. Er zou bovendien tussen alle operatoren een stilzwijgende overeenkomst bestaan om niet aan de tarieven te raken. Bevestigt u dat? Over welke middelen beschikt u om een einde te maken aan die situatie? Zou er op de facturen geen melding moeten worden gemaakt van de tariefverminderingen?

01.02 Minister Vincent Van Quickenborne (Frans): Het BIPT kan niet bevestigen of er dergelijke afspraken werden gemaakt. Als mevrouw Burgeon over meer informatie beschikt, mag ze me die bezorgen opdat ik ze zou kunnen voorleggen aan de mededingingsautoriteit die over zulke dossiers gaat.

Het BIPT heeft Belgacom tweemaal – op 1 mei 2007 en 2 januari 2008 – in gebreke gesteld. Als dominante operator mag Belgacom geen abnormaal hoge prijzen hanteren en moet het zijn tarieven voor de oproepen van een vast toestel naar

La réunion publique est ouverte à 14 h 01 par M. François Bellot, président.

01 Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les coûts des appels d'un téléphone fixe vers un gsm encore trop chers en Belgique" (n° 4222)

01.01 Colette Burgeon (PS): Selon Beltug, l'association belge des utilisateurs de télécoms, les opérateurs de lignes fixes ne répercuteraient que rarement ou très partiellement les réductions de tarifs (40 %) qui ont été imposées aux opérateurs de téléphonie mobile pour l'interconnexion vers les lignes fixes. Ces réductions ne bénéficieraient qu'aux nouveaux clients ou à ceux qui l'ont demandé expressément. Il y aurait en outre une entente tacite entre tous les opérateurs pour ne pas toucher aux tarifs. Confirmez-vous cette situation? De quels moyen disposez-vous pour y mettre un terme? Les factures ne devraient-elles pas mentionner les réductions tarifaires?

01.02 Vincent Van Quickenborne, ministre (en français): L'IBPT ne peut confirmer une telle entente. Si Mme Burgeon a des informations, elle peut me les transmettre afin que je les confie à l'autorité de la concurrence, dont relève ce type de dossier.

Par deux fois, le 1^{er} mai 2007 et le 2 janvier 2008, l'IBPT a mis en demeure Belgacom — qui en tant qu'opérateur puissant a l'obligation de ne pas pratiquer des prix anormalement élevés — d'adapter ses tarifs pour les appels de postes fixes vers GSM. Il est trop tôt pour évaluer si ces baisses

een gsm aanpassen. Het is te vroeg om na te gaan of die verlagingen voldoende zijn en het BIPT zet zijn controles voort. De andere operatoren hebben geen sterke marktpositie en kunnen die lastenverlaging naar goeddunken al of niet doorberekenen.

Volgens de wetgeving en de reglementering is het niet verplicht om het prijsaandeel van de opgebeldde mobiele operator op de factuur te vermelden. De factuur moet echter wel vermelden welk tariefplan het best past bij het profiel van de klant. Het BIPT werkt aan een tariefsimulator die iedereen in staat moet stellen het voor hem gunstigste tariefplan te berekenen.

01.03 Colette Burgeon (PS): Ik kan u geen bijkomende gegevens meedelen. Het BIPT moet worden aangemoedigd om zijn onderzoek voort te zetten. Het nieuwe systeem waarmee iedereen het meest voordelige tariefplan kan kiezen, is een goede zaak en des te beter indien deze informatie spontaan naar de klant wordt gestuurd.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.08 uur tot 15.52 uur.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de blokkering van het Diabolo-project door de vertraging bij het Brussels Gewest" (nr. 4296)
- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de blokkering van het Diabolo-project door het Brussels Gewest" (nr. 4614)

Voorzitter: de heer Bruno Van Grootenbrulle.

02.01 François Bellot (MR): Het DIABOLO-project zou geblokkeerd zijn omdat de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning voor 1.500 meter spoorweg door het Brussels Gewest aansleept. De privépartner van het project kan een schadevergoeding van 11 miljoen euro eisen indien de vertraging oploopt tot één jaar.

Wat zijn de redenen van die vertraging ? Over welke middelen beschikt u om erop toe te zien dat er schot in de zaak komt ?

02.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Het bericht in *De Standaard* van 10 maart 2008 over het uitblijven van een bouwvergunning vanwege het Brusselse Gewest voor het Diabolo-project illustreert nogmaals

sont suffisantes, et l'IBPT poursuit ses contrôles. Les autres opérateurs, n'étant pas des opérateurs puissants, sont libres de répercuter ou non cette baisse de charges.

La législation et la réglementation n'imposent pas de détailler sur les factures la part du prix revenant à l'opérateur mobile appelé, par contre, le plan tarifaire le plus avantageux en fonction profil du client doit figurer sur la facture et l'IBPT est en train de mettre au point un simulateur tarifaire permettant à chacun de calculer le plan tarifaire le plus avantageux.

01.03 Colette Burgeon (PS): Je n'ai pas d'informations à livrer. Il faut encourager l'IBPT à poursuivre ses recherches. Le nouveau système de choix du plan tarifaire le plus intéressant est une bonne chose, et tant mieux si ces informations sont envoyées spontanément au client.

L'incident est clos.

Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14 h 08 à 15 h 52.

02 Questions jointes de

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le blocage du projet Diabolo suite au retard de la Région bruxelloise" (n° 4296)
- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le blocage du projet Diabolo par la Région bruxelloise" (n° 4614)

Président : M. Bruno Van Grootenbrulle..

02.01 François Bellot (MR): Le retard mis par la Région bruxelloise à accorder un permis d'urbanisme relatif à 1.500 mètres de voies ferrées bloquerait le projet Diabolo. Le partenaire privé dans le projet est en droit de réclamer 11 millions d'euros d'indemnités en cas de retard d'un an.

Quelles sont les raisons de ce retard ? De quels moyens disposez-vous pour faire avancer ce dossier ?

02.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): L'article paru dans le quotidien *De Standaard* du 10 mars 2008 sur l'absence d'un permis de bâtir à délivrer par la Région bruxelloise pour le projet Diabolo illustre une

hoe vitale spoorinvesteringsprojecten in het huidige België nog slechts met veel vertraging en grote kostenoverschrijdingen van de grond komen. Ook voor het GEN vormt de trage vergunningsprocedure in het Brusselse Gewest het voornaamste obstakel.

Ondertussen kampt Vlaanderen met een verkeersinfarct in een context waarin landen elkaar steeds meer beconcurreren met gunstige investeringsvoorwaarden, waaronder een goede verkeersinfrastructuur.

Wat zijn de oorzaken van het uitblijven van een vergunning vanwege het Brusselse Gewest? Het Vlaamse Gewest heeft namelijk al lang een vergunning afgeleverd. Wanneer verwacht Infrabel dat de vergunning er uiteindelijk zal zijn. Ziet Infrabel een mogelijkheid om de opgelopen schade te verhalen op het Brusselse Gewest?

Wat is het gedeelte van het totale Diaboloproject dat gefinancierd wordt uit de binnenlandse enveloppe van de NMBS en wat is het deel dat gefinancierd wordt uit de Vlaamse investeringsenveloppe?

Naast de uitblijvende vergunningen, is ook de PPS-constructie blijkbaar een bron van vertragingen. Reeds in oktober 2007 verklaarde Infrabel-directeur Lallemand in *De Standaard* dat het Diaboloproject door de PPS-constructie al meer geld heeft gekost dan indien de NMBS het hele project zelf zou hebben gefinancierd. De verhoopte tijdswinst, namelijk vier jaar, is nu ook al voor de helft verloren gegaan, omdat de onderhandelingen met de privépartners langer aangesleept hebben dan verwacht. Waarom heeft de NMBS dan het project niet zelf gefinancierd?

Waarom heeft de NMBS een dergelijk vitaal investeringsproject niet al jaren geleden prioriteit gegeven binnen de eigen middelen? Welke projecten werden dan wel prioritair geacht? Wat is het aandeel van PPS in de totale NMBS-investeringen sinds 2000? Hoeveel is dat in Nederland?

02.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De afgifte van de vergunning voor een baanvak van 500 meter door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, houdt verband met een wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). De vergunning zal verleend worden zodra die wijziging gepubliceerd werd in het Staatsblad.

fois de plus qu'il n'est actuellement possible en Belgique de mettre en œuvre des projets d'investissements ferroviaires vitaux qu'avec beaucoup de retard et un dépassement considérable du budget. La lente procédure d'octroi d'un permis par la Région bruxelloise constitue également le principal obstacle pour le RER.

Entre-temps, la Flandre est confrontée à une paralysie totale de la circulation dans un cadre où les pays se concurrencent de plus en plus avec des conditions d'investissement favorables, parmi lesquelles une bonne infrastructure routière.

Quelles sont les raisons pour lesquelles la Région bruxelloise tarde à délivrer un permis ? La Région flamande a depuis longtemps déjà délivré un permis. Quand Infrabel espère-t-elle finalement recevoir le permis ? Infrabel entrevoit-elle une possibilité de récupérer les dommages subis auprès de la Région bruxelloise ?

Quelle est la part de l'ensemble du projet Diabolo financée par l'enveloppe nationale de la SNCB et quelle est la part financée par l'enveloppe d'investissement flamande ?

Outre l'absence des permis, la construction PPP constitue manifestement aussi une source de retard. En octobre 2007 déjà, le directeur d'Infrabel, M. Lallemand, déclarait dans le quotidien *De Standaard* que les coûts du projet Diabolo étaient déjà plus élevés en raison de la construction PPP que si la SNCB avait financé l'ensemble du projet par ses propres moyens. Le gain de temps escompté, à savoir quatre ans, est à présent déjà réduit de moitié, parce que les négociations avec les partenaires privés ont duré plus longtemps que prévu. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle dès lors pas financé le projet par ses propres moyens ?

Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas accordé, il y a des années déjà, la priorité à un tel projet d'investissement vital dans le cadre de ses propres moyens ? Quels projets ont dès lors été considérés comme prioritaires ? Quelle est la part du PPP dans l'ensemble des investissements de la SNCB depuis 2000 ? Quelle est cette part aux Pays-Bas ?

02.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : La délivrance du permis par la Région bruxelloise, pour un tronçon de 500 mètres, est liée à une modification du Plan régional d'affectation du sol (PRAS). Le permis sera délivré dès la publication de cette modification au *Moniteur*.

Het overleg verloopt in een positief klimaat en de Brusselse regering heeft op 20 maart de aanpassing van het GBP goedgekeurd.

Le climat des concertations est positif et le gouvernement bruxellois a approuvé le 20 mars la modification du PRAS.

Het contract inzake de publiek-private samenwerking voorziet in een inbedrijfstelling in 2012. Indien de toekenning van de bouwvergunning zou aanslepen, kan de exploitatie verlengd worden, op voorwaarde dat Infrabel 11 miljoen bijbetaalt voor de exploitatieperiode van 35 jaar. Bij een vertraging van meer dan een jaar moet er opnieuw over het contract onderhandeld worden.

Le contrat partenariat public-privé prévoit une mise en service en 2012. En cas de retard dans le permis de bâtir, la mise en exploitation peut être prolongée moyennant 11 millions supplémentaires à charge d'Infrabel sur la période d'exploitation de 35 ans. Si le retard dépassait un an, il y aurait renégociation du contrat.

(Nederlands) Het Diaboloproject heeft een totale waarde van 540 miljoen euro. Het ondergrondse gedeelte van de verbinding tussen de luchthaven en de middenberm van de E19 kost 290 miljoen euro en wordt gefinancierd en gerealiseerd via PPS. De nieuwe lijn in het midden van de E19 kost 250 miljoen euro en wordt door Infrabel uitgevoerd via publieke dotaties. Dankzij de inschakeling van PPS kunnen de twee onderdelen gelijktijdig worden uitgevoerd en zal de NMBS de vooropgestelde einddatum van 2012 halen. Dit is het eerste project waarbij de NMBS met PPS werkt, een tweede project heeft betrekking op de verbinding met de Liefkenshoek in Antwerpen.

(En néerlandais) Le projet Diabolo est un projet d'une valeur totale de 540 millions d'euros. La partie souterraine de la liaison entre l'aéroport et la berme centrale de l'E19 coûtera 290 millions d'euros et sera financée et réalisée par une collaboration entre secteurs public et privé. La nouvelle ligne au milieu de l'E19 coûtera 250 millions d'euros et sera exécutée par Infrabel au moyen de dotations publiques. Grâce à la mise en place d'une collaboration entre secteurs public et privé, les deux parties pourront être réalisées simultanément et la SNCB respectera la date butoir de 2012. Il s'agit du premier projet où la SNCB opère au moyen d'une collaboration entre secteurs public et privé, un second projet ayant trait à la liaison avec le Liefkenshoek à Anvers.

Voor de 500 meter in het Brusselse Gewest ontbreekt voorlopig nog de vergunning, maar in 2012 zouden de treinen op de middenberm van de E19 moeten kunnen rijden. Als de vergunning om welke reden dan ook zou uitblijven, zou dit zorgen voor meerkosten ten bedrage van 11 miljoen euro per jaar gedurende een exploitatieperiode van 35 jaar. Maar de onderhandelingen met het Gewest vorderen goed en de vergunning zou er op korte termijn komen. De NMBS bevestigt dat er geen sprake is van een blokkering van dit project. *(Frans)*

Pour les 500 mètres en Région bruxelloise, le permis est provisoirement encore manquant mais en 2012, les trains devraient pouvoir circuler sur la berme centrale de l'E19. Si le permis tardait pour quelque raison que ce soit à être accordé, cela engendrerait un surcoût d'un montant de 11 millions d'euros par an pendant une période d'exploitation de 35 ans. Toutefois, les négociations avec la Région avancent bien et le permis devrait être accordé sous peu. La SNCB nie tout blocage du projet Diabolo.

02.04 François Bellot (MR): Er is dus wel degelijk getalmd en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou opdraaien voor de gevolgen van een vertraging. De federale regering moet het Gewest eraan herinneren dit dossier constant voor ogen te houden en een duidelijke planning op te stellen, zodat de bedrijven kunnen beginnen te werken.

02.04 François Bellot (MR): Il y a donc bien eu tergiversation. Ce serait la Région bruxelloise qui paierait les conséquences d'un retard. Le gouvernement fédéral devrait lui rappeler d'accorder une attention soutenue à ce dossier et d'établir un planning clair, de sorte que les entreprises puissent commencer les travaux.

Aangezien de bouwvergunning via administratieve procedure slechts in 2009 kan worden uitgereikt en de werken vier jaar duren, komt de opening van de lijn er slechts in 2013 in plaats van 2012, en er wordt wel degelijk een boete van 11 miljoen opgelegd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet de termijn inkorten, en de vergunning desnoods via decreetgevende procedure verlenen.

Vu que le permis d'urbanisme ne pourra être accordé, par procédure administrative, qu'en 2009 et que les travaux doivent durer quatre ans, l'ouverture de la ligne ne pourra se faire qu'en 2013 au lieu de 2012, et il y aura bien exercice de l'amende de 11 millions. La région bruxelloise devrait raccourcir le délai, quitte à accorder le permis par procédure décréta.

02.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Is het mogelijk om de eventuele bijkomende kosten op het Brusselse Gewest te verhalen? De kosten zijn ondanks alle vertragingen nog beperkt gebleven. Kunnen we op lange termijn toch nog negatieve gevolgen verwachten?

02.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Deze formule is een aangelegenheid tussen Infrabel en de constructeur. De verantwoordelijkheden van beide partijen werden duidelijk vastgelegd. Het is vanzelfsprekend dat de kosten van de vertragingen verhaald worden op de verantwoordelijke. In dit geval is dat Infrabel en dat betekent bijkomende lasten voor de begroting van de NMBS. De kosten kunnen niet verhaald worden op het Brussels Gewest. De bijkomende kosten voor Infrabel zullen voor 60 procent gedragen worden door Vlaanderen en voor 40 procent door Wallonië.

(*Frans*) Mijnheer Bellot, het klopt dat men aanvankelijk getalmd heeft, maar nu verloopt alles vlotter. Niet alleen het Brusselse, maar ook de andere Gewesten zouden voor een buitensporige vertraging financieel moeten opdraaien.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de spreiding van de geluidshinder in en rond Zaventem" (nr. 4580)

03.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Volgens *De Tijd* van 5 april zou de staatssecretaris bij zijn plan blijven dat er voor 4 uur 's morgens geen vliegtuigen meer zouden opstijgen. Het is echter niet duidelijk of dit standpunt door de regering gedragen wordt. De staatssecretaris wil ook alle nachtvluchten altemeerend over eenzelfde zone sturen, om de andere zones te sparen.

Is er intussen onderhandeld met DHL? Kan het bedrijf zich verzoenen met het plan om pas vanaf 4 uur vliegtuigen te laten opstijgen? Zal dit niet tot een overconcentratie leiden na 4 uur? Tegen wanneer hoopt de staatssecretaris een akkoord met het bedrijf te kunnen sluiten?

Welk plafond voor de nachtvluchten houdt men voor ogen? Tegen wanneer wordt dit ingevoerd? Is hierover overlegd met het Vlaamse Gewest,

02.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Est-il envisageable de prévoir que la Région bruxelloise doive financer le surcoût éventuel ? Ce surcoût est resté limité malgré tous les retards. Des retombées négatives sont-elles néanmoins prévisibles à long terme ?

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Cette formule – je veux parler de la collaboration entre secteurs public et privé – est une affaire que doivent régler Infrabel et le constructeur. Les responsabilités des deux parties ont été clairement définies. Il va de soi que le responsable des retards déboursa pour financer le surcoût qu'ils ont engendré. Dans ce cas-ci, c'est Infrabel et cette dépense supplémentaire représentera une charge de plus pour le budget de la SNCB. Il ne peut être demandé à la Région bruxelloise de contribuer au financement de ce surcoût. Le surcoût à charge d'Infrabel sera financé par la Flandre à concurrence de 60 % et par la Wallonie à concurrence de 40 %.

(*En français*) Monsieur Bellot, il est exact qu'il y ait eu une tergiversation au départ, mais à présent les choses avancent mieux. Ce sont toutes les Régions, et pas seulement la Région bruxelloise, qui devraient payer la note en cas de retard inconsidéré.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la répartition des nuisances sonores à Zaventem et alentour" (n° 4580)

03.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Selon le quotidien *De Tijd* du 5 avril, le secrétaire d'État persisterait dans sa volonté d'empêcher tout décollage avant 4 heures du matin. On ne sait toutefois pas clairement si le gouvernement soutient cette position. Le secrétaire d'État veut également aiguiller tous les vols de nuit sur une même zone, en alternance, pour épargner les autres zones.

Des négociations ont-elles entre-temps eu lieu avec DHL ? La société peut-elle s'accommoder du projet de n'autoriser les décollages qu'à partir de 4 heures du matin ? Cette solution n'entraînera-t-elle pas une surconcentration après 4 heures ? Pour quand le secrétaire d'État espère-t-il pouvoir conclure un accord avec la société ?

Quel plafond est-il envisagé pour les vols de nuit ? Quand sera-t-il instauré ? Une concertation à ce sujet sera-t-elle organisée avec la Région flamande,

bevoegd voor het afleveren van de milieuvergunning? Wij zijn zeker voorstander van een lager plafond. Hoeveel vluchten zouden er dan gemiddeld per nacht overblijven, zowel tijdens de week als in het weekend?

Hoe ziet de staatssecretaris de concentratie per zone concreet? Zal er bijvoorbeeld rechtdoor gevlogen worden of uitgewaaierd worden in elke zone? Aangezien er doorgaans gedurende zes nachten gevlogen wordt, leidt dit systeem dan tot één luidruchtige nacht per zone en per week?

Op basis van welke principes zal de geluidshinder verdeeld worden overdag en in het weekend? Zal men dan de hinder spreiden door een afwisselend baangebruik en een gelijke behandeling van de banen, met name wat de windnormen betreft?

Hoe ver staan de gesprekken met de Gewesten? Wordt het principe van gelijke geluidsnormen nu eindelijk aanvaard? Zijn ze nu bereid elk een eerlijk deel van de lasten op zich te nemen?

Naar verluidt werken technici momenteel aan voorstellen. Welke personen of instanties maken deel uit van deze werkgroep? Wat moeten we ons voorstellen bij het onafhankelijke instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdrukniveaus?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): In het verleden werd enkel de eerste benadering ernstig geanalyseerd. Niettemin zijn de drie benaderingen van het probleem van de geluidsoverlast (billijke spreiding, aanpakken van het lawaai aan de bron, beperking van de overlast voor de omwonenden) waardevol en moeten samen uitgevoerd worden.

(Nederlands) De interim-regering heeft de bakens uitgezet voor een duurzame oplossing van het probleem van de lawaaihinder die samenhangt met het luchtverkeer rond Brussels Airport. De interim-regering heeft een behandeling in fasen vooropgesteld. In een eerste fase zal er met DHL en andere cargomaatschappijen onderhandeld worden over de invoering van een stille periode tijdens de nacht.

Het voorstel om een stille periode van vier uur in te voeren, was gebaseerd op vaststellingen die gedaan zijn toen Brussel nog de Europese hub van DHL was. Sinds het operationeel worden van de hub in Leipzig is Brussel nog slechts een subhub en is het schema van de vluchten totaal veranderd. Er zijn veel minder vluchten en de vluchten die vroeger

compétente pour la délivrance du permis d'environnement? Nous sommes certainement partisans d'un plafond inférieur. Combien de vols subsisterait-il alors en moyenne par nuit, tant en semaine que le week-end?

Comment le secrétaire d'État envisage-t-il concrètement la concentration par zone? Volera-t-on en ligne directe ou y aura-t-il une dispersion dans chaque zone? Étant donné que d'une manière générale des vols ont lieu six nuits sur sept, ce système conduira-t-il dès lors à une seule nuit de nuisances par zone et par semaine?

Sur la base de quels principes les nuisances sonores seront-elles réparties pendant la journée et le week-end? Les nuisances seront-elles réparties par le biais de l'utilisation des pistes en alternance et un traitement égal des pistes, notamment en ce qui concerne les normes de vent?

Où en sont les discussions avec les Régions? Le principe de l'harmonisation des normes de bruit est-il enfin accepté? Chacune des Régions est-elle enfin prête à assumer une partie des nuisances?

Il me revient que des techniciens préparent actuellement des propositions. Quelles personnes ou instances font-elles partie de ce groupe de travail? Qu'en est-il de l'institut indépendant chargé de l'objectivation des niveaux de pression acoustique?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Même si c'est seulement la première qui a été analysée par le passé, les trois approches du problème des nuisances sonores (répartition équitable, diminution de la production, atténuation de la gêne ressentie par les riverains) sont valables et doivent être utilisées ensemble.

(En néerlandais) Le gouvernement intérimaire a posé les jalons d'une solution durable au problème des nuisances sonores liées au trafic aérien autour de l'aéroport de Bruxelles en suggérant une approche phasée. Au cours d'une première phase, des négociations seront menées avec DHL et d'autres entreprises de fret aérien à propos de l'instauration d'une période de quiétude pendant la nuit.

La proposition d'instaurer une période de quiétude de quatre heures était basée sur des constats effectués à l'époque où Bruxelles était encore le hub européen de DHL. Depuis le déploiement du hub à Leipzig, Bruxelles n'est plus qu'un sous-hub et le schéma des vols a totalement changé. Les vols sont nettement moins nombreux et ceux qui

geconcentreerd waren in de late avond, de voornacht, de vroege ochtend en de voormiddag, komen nu op de meest onverwachte momenten binnen de periode van vier uur die de heer Leterme als stille periode had voorgesteld.

Dit betekent dat de onderhandelingen met DHL nu op basis van nieuwe vaststellingen gevoerd moeten worden. We hebben nog maar van één week ervaring met het nieuwe vluchtschema van DHL en op basis daarvan en van de vaststellingen die wij nu nog doen, willen bij het baangebruik opnieuw bestuderen.

Naast het baangebruik zullen we ook de routes aanpassen. Die vormen immers de grootste bron van ergernis. Op basis van het nieuwe vliegschema van DHL en de uitwaaiing zoals die in het verleden gebeurde, zullen wij met het directoraat-generaal van de Luchtvaart en Belgocontrol nagaan hoe we de routes het best kunnen organiseren. Op dit ogenblik kan ik nog niet zeggen hoe die verdeling eruit zal zien.

In de week en overdag is er weinig ruimte voor discussie over het baangebruik. In de daluren, vooral in het weekend, moet een alternatief baangebruik mogelijk zijn. Vanaf het begin van dit jaar testen wij de gevolgen voor de bewoners van het preferentiële gebruik van de banen 25L en 20 op zaterdagmiddag. *(Frans)*

(Frans) Wat de beperking van de hinder betreft, biedt het vertrek van DHL – ondanks de gevolgen op sociaal vlak – de mogelijkheid om geleidelijk – sneller dan de vijf jaar waar DHL het over heeft – de individuele geluidsquota van de vliegtuigen te verlagen en DHL ertoe te verplichten om het aantal nachtvluchten blijvend te beperken.

(Nederlands) Vooral de MD-11 zorgt voor de meeste ergernis bij de bewoners.

De onderhandelingen met DHL zijn aan de gang. Wij willen eerst het bedrijf maximaal voor zijn verantwoordelijkheid plaatsen en zelf ook alles doen wat binnen onze mogelijkheden ligt. Pas dan starten de onderhandelingen met de Gewesten en kunnen wij nagaan welke oplossingen zij mee kunnen ondersteunen.

Er is momenteel geen vertrouwen in de cijfers en de geluidsniveaus die de verschillende

étaient auparavant concentrés en fin de soirée, en début de nuit, tôt le matin et en matinée sont aujourd'hui planifiés aux moments les plus inattendus durant la période de quatre heures suggérée par M. Leterme à titre de période de quiétude.

Par conséquent, les négociations avec DHL doivent à présent être menées sur la base de nouveaux constats. Nous ne disposons que d'une expérience d'une semaine en ce qui concerne le nouveau schéma de vols de DHL. C'est sur cette base et sur la base des constats que nous effectuons encore actuellement que nous comptons réexaminer l'utilisation des pistes.

Outre l'utilisation des pistes, nous allons également adapter les routes aériennes, celles-ci constituant la principale source d'irritation. Sur la base du nouveau schéma de vol de DHL et de la dispersion telle qu'elle s'effectuait par le passé, nous allons vérifier en compagnie de la direction générale de l'aviation civile et de Belgocontrol comment organiser au mieux les routes. Pour l'heure, je ne puis pas encore donner de précisions à ce sujet.

En semaine et durant la journée, la marge de discussion quant à l'utilisation des pistes est étroite. Durant les heures creuses, surtout du week-end, il doit être possible d'utiliser les pistes de manière différente. Depuis le début de cette année, nous testons les conséquences pour les riverains de l'utilisation préférentielle des pistes 25L et 20 le samedi après-midi.

(En français) Pour la diminution des nuisances, le départ de DHL, malgré ses conséquences sur le plan social, offre des possibilités de diminuer progressivement — nous devons aller plus vite que les cinq ans dont parle DHL — les quotas individuels du bruit des avions et d'obliger DHL à réduire de façon permanente les mouvements nocturnes.

(En néerlandais) Le MD-11 est la principale source de contrariété des riverains.

Les négociations avec DHL sont en cours. Nous entendons tout d'abord placer au maximum l'entreprise face à ses responsabilités et prendre nous-mêmes toutes les initiatives possibles, dans la mesure de nos moyens. Ce n'est qu'à ce moment-là que débiteront les négociations avec les Régions et que nous pourrions examiner les solutions qu'elles sont disposées à soutenir.

Aucune confiance n'est actuellement accordée aux chiffres et aux niveaux sonores avancés par les

belangengroepen aanvoeren. Daarom willen wij een onafhankelijk instituut belasten met het verzamelen, verifiëren en communiceren van de geluidsgegevens.

De onderhandelingen met DHL zijn nog niet ver genoeg gevorderd om al te kunnen zeggen welke beslissingen zullen worden genomen. In ieder geval zal het aantal vliegtuigen sowieso worden verminderd. Ook zullen wij hameren op het gebruik van toestellen met een lagere *quota count* dan dewelke wij nu hanteren. Daarnaast streven wij ernaar om de mensen die in het verlengde van bepaalde assen wonen, tenminste vier en als het kan vijf rustige nachten te geven.

De leefomstandigheden voor de mensen rond de luchthaven verbeteren is alleszins onze bedoeling en we proberen dat te bereiken zonder een sociaal bloedbad aan te richten.

03.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Wat de staatssecretaris nu zegt, is alvast heel wat anders dan de ophefmakende verklaringen die we op 5 april in *De Tijd* konden lezen. Blijkbaar heeft hij toen voor zijn beurt gesproken.

We zullen de resultaten van de gesprekken met DHL afwachten. Ik hoop dat het tot een goed vergelijk komt. De staatssecretaris heeft niets gezegd over het plafond. Ik denk dat een verlaging aangewezen is, zodat de vrijgekomen ruimte niet opgevuld wordt door andere bedrijven, want dan is het terug naar af. Een beperkt aantal nachtvluchten is echter wel verzoenbaar met de leefbaarheid van de omgeving.

De staatssecretaris is ook voorzichtiger inzake de spreiding volgens de verschillende banen. Er zijn zes banen en één nacht per week wordt er bijna niet gevlogen. Als wij het eerlijk verdelen, hoeven de mensen die in het verlengde van een baan wonen maar één nacht per week ernstige hinder te ondergaan. Dat lijkt mij een billijke verdeling.

Ik vind het positief dat de staatssecretaris zich afzet tegen het nimbygedrag. Ik hoop werkelijk dat hij naar een billijke spreiding zal streven. Ons laatste debat met minister Leterme heeft wat dat betreft wat ongerustheid gewekt, omdat wij de indruk kregen dat Brussel nog meer ontzien zou worden en de route-Chabert helemaal zou verdwijnen. Ik hoop dat de staatssecretaris ervoor kan zorgen dat er gelijke geluidsnormen komen en dat Brussel een deel van de lasten draagt. De luchthaven is de motor van het economische leven van Brussel, en

différents groupements d'intérêts. Nous envisageons dès lors de charger un institut indépendant de collecter, de vérifier et de communiquer les données en matière de bruit.

Les négociations avec DHL n'ont pas suffisamment progressé pour que nous puissions déjà nous prononcer sur les décisions à prendre. Le nombre d'avions sera de toute façon réduit. En outre, nous insisterons sur la nécessité d'utiliser des appareils dont le *quota count* est inférieur à celui que nous appliquons actuellement. Par ailleurs, nous nous efforcerons de garantir aux personnes qui résident dans le prolongement de certains axes au moins quatre, voire cinq nuits calmes.

Notre objectif consiste en tout état de cause à améliorer les conditions de vie des riverains de l'aéroport, et cela en évitant une hécatombe sociale.

03.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Les propos que le secrétaire d'État tient aujourd'hui sont très éloignés des déclarations retentissantes que nous avons pu lire dans *De Tijd* du 5 avril lorsque, selon toute évidence, il a parlé trop vite.

Nous attendrons les résultats des négociations avec DHL. J'espère qu'on aboutira à un bon compromis. Le secrétaire d'État n'a pas parlé du plafond. Je crois qu'un abaissement s'indique pour que la marge libérée ne soit pas occupée par d'autres entreprises, ce qui nous ramènerait au même niveau. Des vols de nuit en nombre limité sont compatibles avec la qualité de vie du voisinage.

Le secrétaire d'État se montre également plus prudent concernant la dispersion en fonction des différentes pistes. Il y a six pistes et, une nuit par semaine, les vols sont quasi inexistantes. Il est donc possible de répartir équitablement les vols, de sorte que les riverains qui habitent dans le prolongement d'une piste ne doivent subir de nuisances qu'une fois par semaine. Voilà qui m'apparaît comme une dispersion équitable.

Que le secrétaire d'État s'oppose au syndrome du « pas dans mon jardin » est positif. J'espère sincèrement qu'il oeuvrera pour une dispersion équitable. Le dernier débat que nous avons eu à ce propos avec M. Leterme avait suscité quelque inquiétude, parce que nous avons eu l'impression que Bruxelles serait encore plus épargnée et que la route Chabert disparaîtrait totalement. Puisse le secrétaire d'État faire en sorte qu'il y ait des normes de bruit identiques et que Bruxelles supporte aussi une partie des nuisances, puisque l'aéroport est le

Brussel moet dan ook een deel van de hinder dragen.

Overdag moeten omwegen worden vermeden en moet er zo veel mogelijk richting bestemming worden gevlogen. Hoe minder bochten, hoe minder lawaai.

Wij blijven ijveren voor een zo billijk mogelijk spreiding, zowel overdag, 's nachts als in het weekend. Net zoals aan al zijn voorgangers zullen wij de minister enig krediet geven. Wij houden de zaak echter goed in het oog.

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De heer Laeremans zegt dat er zes pistes en evenveel mogelijkheden zijn, maar zo eenvoudig is het niet. Zo hebben de banen 7L en 25L geen taxibaan, baan 7L heeft bovendien ook geen *instrument landing system* (ILS). Bij oostenwind kan er dus alleen worden geland over het Zoniënwoud, Sint-Pieters-Woluwe, Wezembeek-Oppem en Kraainem.

03.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Er zullen inderdaad altijd compensaties moeten gebeuren, maar het ILS heeft alleen gevolgen voor de landing. Het opstijgen kan wel vanaf zes banen.

Baan 7L heeft inderdaad geen taxibaan en kan alleen worden gebruikt bij geringe trafiek. 's Nachts kunnen dus alle banen worden gebruikt.

Een billijke spreiding betekent trouwens ook dat de banen inzake de windnormen gelijkwaardig worden gebruikt. Nu gebeurt dat redelijk willekeurig. Alleen als de windnormen voor alle banen gelijk zijn, kan er van een behoorlijke afwisseling sprake zijn.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het plaatsen van verkeersborden die het einde van een verbodsbord aankondigen" (nr. 4177)**

04.01 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Er staan heel wat verkeersborden langs de Belgische wegen. Om redenen van duidelijkheid en esthetiek en om budgettaire redenen is het aangewezen om spaarzaam om te springen met deze borden. Het is voor de wegbeheerders ook niet altijd even duidelijk waar er nu juist borden moeten komen.

moteur de sa vie économique.

La journée, les détours doivent être évités et il faut, dans la mesure du possible, voler en direction de la destination. Moins il y a de virages, moins il y a de bruit.

Nous continuons à œuvrer en faveur d'une dispersion la plus équitable possible, aussi bien le jour que la nuit ou le week-end. Comme à tous ses prédécesseurs, nous accorderons au ministre un certain crédit mais nous suivrons les choses de près.

03.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): M. Laeremans déclare qu'il y a six pistes et autant de possibilités, mais les choses ne sont en vérité pas aussi simples. Ainsi, les pistes 7L et 25L n'ont pas de piste taxi et la piste 7L ne possède pas non plus d'*instrument landing system* (ILS). En cas de vent d'est, on ne peut donc atterrir qu'en survolant la Forêt de Soignes, Woluwe-Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem et Kraainem.

03.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Il devra en effet toujours y avoir des compensations, mais l'ILS n'a de conséquences que sur l'atterrissage. Le décollage peut par contre toujours se faire au départ de six pistes.

La piste 7L ne dispose en effet pas de piste taxi et ne peut être utilisée qu'en cas de faible trafic. La nuit, toutes les pistes peuvent donc être utilisées.

Une dispersion équitable signifie par ailleurs aussi que les pistes soient utilisées de manière équivalente en ce qui concerne les normes de vent. Et à ce niveau, aujourd'hui, les choses sont relativement aléatoires. On ne peut donc parler de véritable alternance que si les normes de vent sont les mêmes pour toutes les pistes.

L'incident est clos.

04 **Question de Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'installation de panneaux de signalisation annonçant la fin d'une interdiction" (n° 4177)**

04.01 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Les routes belges sont bordées de très nombreux panneaux de signalisation. Pour des raisons de clarté et d'esthétique, ainsi que pour des raisons budgétaires, il est indiqué de recourir à ces panneaux avec parcimonie. Pour les gestionnaires de la voirie, placer ces panneaux aux endroits

adéquats n'est pas toujours chose aisée.

Als er ergens een snelheidsbeperking wordt ingevoerd, dan dient deze gevolgd te worden door een bord dat deze beperking opheft, tenzij de beperking geldt tot op een bepaald kruispunt. Dit principe komt voort uit artikel 13.3 van het verdrag van Wenen over verkeerstekens. Dit artikel spreekt over een *signal contraire*. Wat is de interpretatie van de minister van zo'n *signal contraire*?

Quand une limitation de vitesse est instaurée quelque part, elle doit être suivie d'un panneau abolissant cette limitation à moins que celle-ci soit applicable jusqu'à un carrefour bien déterminé. Ce principe découle de l'article 13.3 de la convention de Vienne sur la signalisation routière. Dans cet article, il est question de signal contraire. Quelle interprétation le ministre donne-t-il à la notion de signal contraire ?

Wanneer bijvoorbeeld een zone 50 overloopt in een zone 30, is het dan noodzakelijk dat men eerst die zone 50 opheft voor men een nieuwe zone inzet? Mijn gezond verstand zegt dat dit niet nodig is, maar ook hierover is veel onduidelijkheid.

Lorsque, par exemple, une zone 30 succède à une zone 50, faut-il nécessairement supprimer d'abord cette zone 50 avant de prévoir une nouvelle zone ? Mon bon sens me dit que ce n'est pas nécessaire mais sur ce point également, c'est le flou le plus total.

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Nederlands): Aan de geldigheid van een verkeersbord dat een snelheidsbeperking oplegt, komt in principe pas een einde als de beperking niet herhaald wordt na een kruispunt, of wanneer een ander bord deze beperking beëindigt. In de praktijk wordt een nieuwe snelheidsbeperking ook gezien als het einde van de vorige snelheidsbeperking. Dit moet worden begrepen onder het begrip *signal contraire*.

04.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La validité d'un panneau de signalisation imposant une limitation de vitesse ne prend en principe fin que si la limitation n'est pas répétée après un carrefour ou si un autre panneau met fin à cette limitation. En pratique, une nouvelle limitation de vitesse est aussi considérée comme la fin de la limitation de vitesse précédente. Voilà ce qu'il faut entendre par signal contraire.

04.03 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Ik zal deze informatie met plezier doorgeven. Ik ben er van overtuigd dat er op dit moment nog minstens tientallen overbodige borden langs onze wegen staan.

04.03 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Je me ferai un plaisir de transmettre ces informations. Je suis convaincue qu'actuellement, il subsiste au moins plusieurs dizaines de panneaux superflus le long de nos routes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regionalisering van de rijexamencentra en de keuringsstations" (nr. 4068)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4264)
- de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomst van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4311)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomstkansen van het BIVV" (nr. 4495)

05 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la régionalisation des centres d'examen du permis de conduire et des stations de contrôle technique" (n° 4068)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 4264)
- M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avenir de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 4311)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les perspectives d'avenir de l'IBSR" (n° 4495)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit): In de bijzondere wet die in de Raad van Wijzen tot stand kwam, werd afgesproken dat rijexamens en keuringsstations zullen worden geregionaliseerd. Ze zijn in handen van een tiental families die zichzelf verenigd hebben in GOCA. De groepering levert een niet onaanzienlijke bijdrage aan de werking van het BIVV.

Zullen de keuringsstations en rijexamencentra nog steeds voor de financiële ondersteuning van het BIVV moeten instaan? Hoe wil de staatssecretaris de ondersteuning afdwingen? Heeft men in de Raad van Wijzen afgesproken dat ook de taken van het BIVV moeten worden geregionaliseerd? Hoe zal de federale overheid nog over gegevens inzake ongevallen en verkeersveiligheid blijven beschikken? Wat gebeurt er met de Europese programma's die momenteel binnen het BIVV lopen? Komt er een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende Gewesten om de keuring in een andere Gewest te erkennen?

05.02 Valérie De Bue (MR): Er staat een regionalisering van de keuringsstations en de rijexamencentra op stapel. De keuringsstations nemen acht procent van de financiering van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) voor hun rekening. Mogelijk beslissen de Gewesten om de doorstorting van die middelen aan het BIVV af te schaffen of te heroriënteren.

Hoe zal u het voortbestaan van het BIVV waarborgen? Zal u vertegenwoordigers van het BIVV ontmoeten om de toekomst van het instituut te bespreken?

05.03 Christian Brotcorne (cdH): De beslissing om de verkeersveiligheid te regionaliseren, verontrust het personeel van het BIVV (130 personen). Zal het BIVV zijn federale structuur behouden? Wordt de vertegenwoordiging aangepast door de deelgebieden erbij te betrekken? Hoe zal de federale overheid eraan deelnemen?

Elf van de drieëntwintig leden vertegenwoordigen overheidsinstellingen. Behoudt het instituut die verdeelsleutel? Hoe zullen de bestuurders worden benoemd?

Zal het instituut van naam veranderen?

De beslissing in het kader van het eerste hervormingspakket strekt ertoe de keuringsstations en de rijexamencentra te regionaliseren. Met hun bijdrage van zes procent aan het BIVV kon die instelling ten belope van 50 procent worden

05.01 David Geerts (sp.a-spirit) : Il a été convenu dans la loi spéciale conçue par le Conseil des Sages que les examens de conduite et les stations de contrôle technique seront régionalisés. Ils sont aux mains d'une dizaine de familles qui se sont associées au sein du GOCA. Le groupement contribue de manière non négligeable au fonctionnement de l'IBSR.

Les stations de contrôle technique et les centres d'examen du permis de conduire devront-ils continuer à soutenir l'IBSR financièrement ? Comment le secrétaire d'État veut-il imposer ce soutien ? Le Conseil des Sages a-t-il décidé que les missions de l'IBSR devaient également être régionalisées ? Comment le gouvernement fédéral continuera-t-il à disposer de données relatives aux accidents et à la sécurité routière ? Qu'advient-il des programmes européens actuellement en cours au sein de l'IBSR ? Un accord de coopération interviendra-t-il entre les différentes Régions pour que les contrôles techniques soient reconnus sur tout le territoire ?

05.02 Valérie De Bue (MR) : Il est prévu de régionaliser l'agrément des centres d'examen du permis de conduire et les centres d'inspection automobile. Huit pour cent du financement de l'IBSR est à charge de ces derniers. Il se pourrait que les Régions décident de supprimer ou de réorienter la rétrocession vers l'IBSR.

Comment allez-vous garantir la pérennité de l'IBSR ? Envisagez-vous de rencontrer ses représentants afin d'évoquer l'avenir ?

05.03 Christian Brotcorne (cdH) : La décision de régionaliser la sécurité routière inquiète le personnel de l'IBSR (130 personnes). La structure de l'IBSR restera-t-elle fédérale ? La représentation sera-t-elle adaptée en y invitant les entités fédérées et sous quelle forme le pouvoir fédéral y participera-t-il ?

Onze membres sur vingt-trois représentent les institutions publiques. L'institut conservera-t-il la même clef de répartition ? Comment les administrateurs seront-ils nommés ?

L'appellation officielle de l'IBSR va-t-elle changer ?

La décision prise dans le premier paquet de réformes vise à régionaliser les centres d'inspection automobile et les centres d'examen de permis de conduire. Leur cotisation versée à l'IBSR à hauteur de 6 % permettait de financer cette institution à

gefinancierd: negen van de 16 miljoen euro. Hoe zal die financiering in de toekomst gebeuren?

Het BIVV heeft campagnes gevoerd op het hele grondgebied, bijvoorbeeld de BOB-campagne.

Zullen er nog sensibiliseringscampagnes op nationaal niveau worden gevoerd? Onze medeburgers moeten de boodschap die verspreid wordt, immers als dusdanig kunnen herkennen, waar ze zich ook bevinden.

Bovendien zijn er vandaag twaalf vorsers actief bij het BIVV. Hun werkzaamheden worden grotendeels gefinancierd door de Europese Unie, die de voorkeur geeft aan transnationale of op zijn minst nationale projecten. Kunnen de vorsers op die financiering blijven rekenen?

Wat zal er worden van de onderzoeksactiviteiten van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, die aan het BIVV is verbonden? Hoe zal men ervoor zorgen dat de verkeersveiligheidsindicatoren, die uitermate interessant zijn om het beleid op dat gebied uit te stippelen, behouden blijven?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Het is lastig om al over de gevolgen van een wet te spreken wanneer die nog niet in het Parlement is gepasseerd. Het zou echter goed zijn als we de onrust konden wegnemen die bij de mensen van het BIVV is ontstaan. Ik sluit mij aan bij de gestelde vragen.

05.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De regering heeft een ontwerp van bijzondere wet ingediend dat een regionalisering van de verkeersveiligheid bevat. Hierin wordt onder meer bepaald dat de bevoegdheden inzake het toezicht op de technische voorschriften voor voertuigen en de organisatie van de examencentra zullen worden overgeheveld naar de Gewesten.

Het ontwerp spreekt nergens over de regionalisering van het BIVV, dat overigens wordt voorgezeten door de federale minister of staatssecretaris en dat wordt bestuurd door de vertegenwoordigers van de verschillende overheden en organisaties uit de verkeerssector. De opdrachten van het BIVV inzake verkeersveiligheid zijn zeer uiteenlopend. Sinds de staatshervorming van 1989 zijn de Gewesten vertegenwoordigd in de raad van bestuur, gezien hun bevoegdheden inzake infrastructuur en afficheborden langs de snelwegen.

Het BIVV treedt daarbij op als een overlegforum

concurrence de 50 % : 9 millions d'euros sur 16. Comment ce financement sera-t-il assuré demain ?

L'IBSR a développé des campagnes sur l'ensemble du territoire, par exemple le concept de « BOB ».

Nos campagnes de sensibilisation seront-elles encore nationales ? En effet, nos concitoyens, où qu'ils se trouvent, doivent pouvoir identifier le message diffusé.

De plus, douze chercheurs travaillent aujourd'hui à l'IBSR, dont les travaux sont, en grande partie, financés par l'Union européenne qui privilégie les projets transnationaux ou au moins nationaux. Ces chercheurs conserveront-ils leurs financements ?

Que deviendront demain les activités de recherches de la Commission fédérale pour la Sécurité routière, liée à l'IBSR ? Comment conservera-t-on les indicateurs de sécurité routière, particulièrement intéressants pour définir la politique à mener en la matière ?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Il est difficile de parler des conséquences d'une loi alors que celle-ci n'a pas encore franchi le cap du Parlement. Il serait toutefois bon de pouvoir rassurer le personnel de l'IBSR. Je me rallie aux questions qui ont été posées.

05.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le gouvernement a déposé un projet de loi spéciale visant à régionaliser la sécurité routière. Ce projet prévoit notamment le transfert aux Régions des compétences relatives au contrôle des prescriptions techniques applicables aux véhicules et à l'organisation des centres d'examen.

Le projet n'évoque nullement la régionalisation de l'IBSR. La présidence de l'Institut est d'ailleurs assurée par le ministre ou secrétaire d'État fédéral, l'administration en étant quant à elle confiée aux représentants des différents niveaux de pouvoir et organisations du secteur des transports. Les missions de l'IBSR en matière de sécurité routière sont très diverses. Depuis la réforme de l'État de 1989, les Régions sont représentées au conseil d'administration étant donné leurs compétences en matière d'infrastructure et de panneaux d'affichage le long des autoroutes.

L'IBSR joue à cet égard le rôle de forum de

voor werkgroepen en vergaderingen, zowel op federaal als op gewestelijk niveau. Het kan ook beschouwd worden als een beleidsvoorbereidende instantie van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. Gezien deze veelheid van taken heeft het BIVV zeker nog bestaansrecht, weliswaar op basis van opdrachten en in een dynamische organisatiestructuur, gezien de overdracht van bevoegdheden.

Op een totaal budget van 16 miljoen euro wordt het BIVV voor 9 miljoen euro gefinancierd door bijdragen uit de technische controle en de examen centra. Theoretisch hebben de Gewesten vanaf 1 januari 2009 beslissingsrecht over deze financieringsbron. Op 5 maart 2008 werd een *task force* opgericht die ervoor moet zorgen dat de kwantitatieve doelstellingen van de staten-generaal worden bereikt en dat de verkeersveiligheid geregionaliseerd wordt. Op de eerste vergadering van deze *task force* werd de toekomst van het BIVV toegelicht. Dit punt zal verder worden behandeld tijdens mijn contacten met de Gewesten. Premier Leterme heeft als mijn voorganger op dit departement trouwens een persoonlijk gesprek gehad met de leiding van het BIVV. Daaropvolgend werd een mededeling gedaan aan het personeel van het BIVV.

De besprekingen met de Gewesten zullen moeten uitwijzen hoe de toekomst van het BIVV er zal uitzien, zowel wat betreft opdrachten en organisatiestructuur als wat betreft de financieringswijze. Er bestaat een grote bezorgdheid, die ik deel, wat betreft de voortzetting van de activiteiten en de toekomstige tewerkstelling.

Het ontwerp van bijzondere wet bepaalt dat de bevoegdheid inzake de autokeuring geregionaliseerd zal worden. Dit houdt in dat elk Gewest eigen regels kan opleggen inzake de organisatie en de inhoud van de technische controle, binnen het kader van de Europese richtlijnen natuurlijk. Volgens de informatie waarover ik nu beschik, zal elk voertuig gekeurd dienen te worden in het Gewest waar het is ingeschreven. Het is dan ook belangrijk dat elk Gewest voor een voldoende spreiding van keuringsplaatsen zorgt. Het is echter denkbaar dat de Gewesten samenwerkingsakkoorden afsluiten, waardoor het alsnog mogelijk zou zijn om een voertuig in een ander Gewest te laten keuren.

Voor caravans verwacht ik geen ernstige

concertation pour des groupes de travail et la tenue de réunions, tant à l'échelon fédéral qu'à l'échelon régional. Il peut aussi être considéré comme un organe de préparation de la politique relevant de la commission fédérale de la Sécurité routière. Compte tenu du fait que l'IBSR remplit de très nombreuses fonctions, l'IBSR mérite sans aucun doute de continuer ses activités, certes sur la base d'un paquet de tâches bien défini et au sein d'une structure organisationnelle dynamique vu le transfert de compétences.

Sur un budget total de 16 millions d'euros, l'IBSR est financé à concurrence de 9 millions d'euros par des apports provenant du contrôle technique et des centres d'examen. Théoriquement, les Régions auront un droit de décision touchant à cette source de financement à compter du 1^{er} janvier 2009. Le 5 mars 2008 a été créée une *task force* dont la mission consistera à atteindre les objectifs quantitatifs des Etats-généraux et à régionaliser la sécurité routière. Lors de la première réunion de cette *task force*, l'avenir de l'IBSR a été ébauché. Le traitement de ce point sera poursuivi à l'occasion des contacts que j'aurai avec les Régions. Du reste, le premier ministre Leterme, qui m'a précédé à ce département, a eu personnellement un entretien avec la direction de l'IBSR. Il s'en est suivi une communication au personnel de l'IBSR.

L'avenir de l'IBSR sera tributaire des tractations avec les Régions, tant en ce qui concerne ses missions et sa structure organisationnelle qu'en ce qui concerne son mode de financement. Une grande inquiétude, que je partage et qui a pour objet la poursuite des activités de l'IBSR et l'emploi futur en son sein, règne actuellement.

Le projet de loi spéciale prévoit la régionalisation de la compétence relative au contrôle technique. Il implique que chaque Région pourra appliquer ses règles propres en ce qui concerne l'organisation du contrôle technique et sa teneur, bien évidemment dans le cadre des directives européennes. Selon les informations dont je dispose actuellement, chaque véhicule devra être contrôlé dans la Région où il aura été immatriculé. Aussi importe-t-il que chaque Région veille à assurer une dispersion géographique suffisante des stations de contrôle. Toutefois, il n'est pas exclu que les Régions concluent des accords de coopération ayant pour effet qu'il soit encore possible de faire contrôler un véhicule dans une autre Région que celle de son immatriculation.

À mon avis, les caravanes ne devraient pas poser

problemen. Stacaravans zijn niet onderworpen aan goedkeuring en caravans die zich in het verkeer bevinden, worden steeds getrokken door een ander voertuig. Ze zijn dan ook onderworpen aan de regels die gelden voor het slepende voertuig.

05.06 David Geerts (sp.a-spirit): Ik noteer dat er voor de financiering van het BIVV een samenwerkingsovereenkomst gesloten dient te worden en dat inzake de regionalisering van de autokeuring het gezonde verstand een aantal administratieve belemmeringen zal moeten wegnemen.

05.07 Valérie De Bue (MR): Ik begrijp dat het BIVV onontbeerlijk is, dat de Gewesten meer bevoegdheid krijgen en dat er een samenwerkingsakkoord zal worden gesloten. Het Instituut zou als overlegforum moeten dienen met het oog op het uitstippelen van een federaal beleid. De financieringskwestie zal ik op de voet volgen.

Het systeem voor de technische keuring moet zoveel mogelijk worden vereenvoudigd.

05.08 Christian Brotcorne (cdH): Wat de financiering van het BIVV betreft, stelt u ons gerust, maar aangaande de structuur ervan staat er nog niets vast. Wij zullen het dossier blijven opvolgen. Wij waren ons er helemaal niet van bewust dat de regionalisering van het BIVV zo'n gevolgen zou hebben, bijvoorbeeld voor de inschrijving van de voertuigen en de toekomst van de bedienden.

Hoofdzaak is de voor hand liggende noodzaak om over de knowhow van het Instituut te blijven beschikken en de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid na te streven.

05.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De toekomst zal uitwijzen wat federaal en wat regionaal zal gebeuren. Men moet het werk in elk geval blijven doen. Ik neem aan dat er voor de mensen die bij het BIVV schitterend werk leveren, ook werk zal blijven.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regelgeving met betrekking tot het verplaatsen of takelen van voertuigen" (nr. 4213)

06.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijn voorstel van resolutie betreffende het verplaatsen van voertuigen

de problème sérieux. Les caravanes résidentielles ne sont pas soumises à homologation et les caravanes circulant dans le trafic sont toujours tractées par un autre véhicule. Aussi sont-elles assujetties aux règles applicables au véhicule tractant.

05.06 David Geerts (sp.a-spirit) : Je note qu'il y a lieu de conclure une convention de coopération en vue du financement de l'IBSR et que le bon sens devrait permettre de lever un certain nombre d'entraves administratives à la régionalisation de l'inspection automobile

05.07 Valérie De Bue (MR) : J'ai bien compris que l'IBSR est indispensable, que les Régions vont gagner en puissance, qu'un accord de coopération va être conclu. L'Institut devrait servir à la concertation pour une politique fédérale. Je suivra de près la question de son financement.

Par contre, pour les contrôles techniques, il faudrait simplifier le système au maximum.

05.08 Christian Brotcorne (cdH) : Vous nous rassurez quant au financement de l'IBSR, mais rien n'est sûr au sujet de sa structure. Nous suivrons le dossier. Nous n'étions pas conscients de tout ce qui découlait de la régionalisation de l'IBSR, pour l'immatriculation et l'avenir des employés, par exemple.

L'essentiel, c'est l'évidence de l'expertise et l'objectif des états généraux de sécurité routière.

05.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : L'avenir nous dira ce qui devra se passer respectivement au niveau fédéral et au niveau régional. Le travail doit en tout état de cause continuer à être fait. Je suppose que le personnel de l'IBSR qui fait de l'excellent travail aura encore de quoi s'occuper.

L'incident est clos.

06 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réglementation relative au déplacement ou au remorquage des véhicules" (n° 4213)

06.01 David Geerts (sp.a-spirit) : Ma proposition de résolution relative au déplacement de véhicules

beoogt een duidelijke wetgeving waarbij bonafide takelfirma's niet in een slecht daglicht worden gesteld. Is de staatssecretaris bereid om in de verkeerswet in een aparte paragraaf te voorzien betreffende het verplaatsen of takelen van een voertuig? Zal er advies worden gevraagd aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid? Zal er overlegd worden met de sector om tot een eenduidige tarifiering te komen zoals bij het gerechtelijk takelen? Zal er werk worden gemaakt van een officiële erkenning van takelfirma's?

visé à mettre en place une législation claire qui ne porte pas atteinte à l'image des sociétés de remorquage fiables. Le secrétaire d'État est-il disposé à inscrire un paragraphe distinct dans la loi sur la circulation routière concernant le déplacement ou le remorquage d'un véhicule? Un avis sera-t-il demandé à la Commission fédérale pour la sécurité routière? Une concertation est-elle prévue avec le secteur afin d'élaborer une tarification univoque comme en matière de remorquage judiciaire? S'attellera-t-on à l'élaboration d'une reconnaissance officielle des sociétés de remorquage?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik ben niet geneigd om bijkomende regels voor te schrijven betreffende het wegslepen van voertuigen. Een algemene bepaling volstaat en de concrete invulling behoort bij de steden en gemeenten. Het probleem van de betaling van de takelkosten en de uitoefening van het retentierecht bij niet-betaling kan het best geregeld worden via het retributiereglement van de gemeenten, zoals reeds gebeurt in Gent en Antwerpen. Het is verder logisch dat de tarieven kunnen verschillen van gemeente tot gemeente omdat het ook om een variabele prestatie gaat. Het is dus niet opportuun om de tarieven van een takeldienst in de verkeerswetgeving op te nemen en evenmin om takelfirma's officieel te erkennen, waardoor wij feitelijke monopolies tot stand zouden brengen.

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je n'ai pas l'intention d'imposer des règles supplémentaires en matière de remorquage de véhicules. Une disposition générale est suffisante et l'application concrète revient aux villes et aux communes. Le problème du paiement des frais de remorquage et l'exercice du droit de rétention en cas de non-paiement peut être réglé par le biais du règlement de rétribution des communes, comme à Gand et à Anvers. Il est par ailleurs logique que les tarifs puissent différer d'une commune à l'autre, parce qu'il s'agit également d'une prestation variable. Il n'est donc pas opportun d'inscrire les tarifs d'une société de remorquage dans la réglementation en matière de circulation routière, ni de reconnaître officiellement les sociétés de remorquage. Nous pourrions ainsi créer des monopoles de fait.

06.03 David Geerts (sp.a-spirit): De antwoorden op mijn vragen zijn duidelijk negatief. Het is belangrijk dat de gemeenten in hun reglementering het retentierecht verduidelijken. Verder blijf ik er problemen mee hebben dat de kosten zodanig kunnen verschillen van gemeente tot gemeente.

06.03 David Geerts (sp.a-spirit): Les réponses à mes questions sont clairement négatives. Il est important que, dans leur réglementation, les communes apportent des précisions quant au droit de rétention. Pour le reste, j'ai du mal à accepter qu'il puisse exister de telles différences de coût entre les communes.

06.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De gemeentelijke reglementering zal in elk geval onder de supervisie van de provincies vallen.

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): La réglementation communale sera, en tout cas, soumise à la supervision des provinces.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vergoeding die de houder van de exploitatielicentie van de exploitatievennootschap van Brussel-Nationaal dient te betalen" (nr. 4239)

07 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de la société d'exploitation de Bruxelles-National" (n° 4239)

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De retributie die de houder van de exploitatielicentie

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): La redevance due par le titulaire de la

van de luchthaven Brussel-Nationaal (BAC) dient te betalen, bedraagt 175.000 euro, een bedrag dat jaarlijks aan de evolutie van de gezondheidsindex wordt aangepast. BAC verdeelt het volledige bedrag tussen de luchtvaartmaatschappijen naar rata van het aantal bewegingen op de luchthaven.

Hoe werd het bedrag van die retributie vastgesteld? De retributie lijkt immers vrij bescheiden te zijn, rekening houdend met de grootte van de luchthaven en met het aantal passagiers. Werd er rekening gehouden met milieufactoren? Hoeveel bedraagt de retributie voor 2008? Hoeveel vliegbewegingen waren er vorig jaar, zodat we kunnen berekenen hoeveel die retributie per passagier bedraagt?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het bedrag van de retributie werd berekend op basis van de werkingskosten van de reguleringsdienst van de luchthaven. Met dat bedrag moeten die kosten mee gefinancierd worden. De retributie bedraagt 182.233 euro voor het jaar 2008. In 2007 waren er 10,8 miljoen passagiers en 264.366 bewegingen. Het aan de luchtvaartmaatschappijen gefactureerde bedrag bedraagt momenteel 70 eurocent per beweging.

De retributie kan niet met een milieutaks worden gelijkgeschakeld.

07.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat u tot dezelfde conclusies komt als ik. Ik betreur dat de Staat voor deze retributie niet uitgaat van verschillende criteria zoals het aantal passagiers of de milieuprestaties van de vliegtuigen.

Als deze retributie zoals in Nederland 10 euro per passagier zou bedragen, zou de Schatkist over 170 miljoen euro extra beschikken. Ik zie niet in waarom zo schandalig voordelige fiscale voorwaarden worden toegepast op een bijzonder vervuilende modus als het luchtvervoer terwijl dat niet het geval is voor andere transportwijzen.

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Onze standpunten zijn eigenlijk suggesties voor de minister van Begroting.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de elektrische fiets"**

licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National (la BAC) s'élève à 175.000 euros - une somme adaptée chaque année en fonction de l'indice santé. Cette somme est intégralement répartie par la BAC entre les compagnies aériennes au prorata des mouvements effectués dans l'installation aéroportuaire.

Comment a été défini le montant de cette redevance, qui paraît assez basse lorsqu'on connaît le volume et le nombre de passagers de cet aéroport? Des critères environnementaux ont-ils été pris en compte? A combien s'élève ce montant pour 2008? Quel est le nombre de mouvements effectués l'année dernière dans l'aéroport - ceci afin de calculer par passager le coût de cette redevance?

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Le montant de la redevance a été calculé en fonction des frais de fonctionnement du service de régulation de l'aéroport, au financement desquels il doit contribuer. Elle s'élève pour 2008 à 182.233,00 euros. Le nombre de passagers en 2007 a été de 10,8 millions et le nombre de mouvements de 264.366. Le montant facturé aux compagnies aériennes pour chaque mouvement est actuellement de 0,70 cent.

Cette redevance ne peut être assimilée à une taxe environnementale.

07.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Je suis heureuse de voir que vous arrivez aux mêmes conclusions que moi. Il est dommage que l'État ne puisse utiliser cette redevance en fonction de plusieurs critères, comme le nombre de passagers ou les performances environnementales des avions.

Si cette redevance était de 10 euros par passager, comme aux Pays-Bas, nous aurions 170 millions de plus dans les caisses de l'État. Je ne vois pas pourquoi le transport aérien, très polluant, bénéficie d'une fiscalité aussi scandaleusement avantageuse par rapport aux autres modes de transport.

07.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Nos positions donnent des suggestions au ministre du Budget.

L'incident est clos.

08 **Question de M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vélos à assistance électrique"**

(nr. 4361)

08.01 Christian Brotcorne (cdH): In de reglementering worden elektrische fietsen gelijkgesteld met fietsen mits het vermogen van de motor niet groter is dan 25 kW. Bovendien dient de elektrische trapondersteuning geleidelijk aan te verminderen en stil te vallen boven de 25 km/uur. Boven die snelheid komt men in de categorie van de bromfietsen klasse B.

De maximumsnelheid van 25 km/uur is wellicht een beetje laag. Sommige elektrische fietsen gaan sneller dan 25 km/uur wanneer de hulpmotor wordt gebruikt.

Bepaalde landen, zoals Zwitserland en Duitsland, hebben een nieuwe categorie ingevoerd waarmee die leemte wordt verholpen: de categorie van de 'lichte bromfietsen', waarvan het gebruik gedekt wordt door een eenvoudige uitbreiding van de familiale aansprakelijkheidspolis, en waarbij de gebruiker geen helm hoeft te dragen.

Wat is uw standpunt over die nieuwe elektrische fietsen? Hoe ziet u hun classificatie? Is de huidige wetgeving hieraan aangepast? Wat denkt u van de invoering van een nieuwe categorie, tussen de fiets en de bromfiets?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De elektrische fiets is geen nieuw verschijnsel, maar maakt wel opgang.

Er is eigenlijk geen enkel probleem met de classificering ervan in onze verkeerswet. De huidige Belgische wetgeving strookt met de meest recente Europese regelgeving. Ze is aan de behoeften van de burgers aangepast, aangezien die over meerdere keuzemogelijkheden beschikken naast de categorie van de fietsen, waartoe ook de elektrische fiets behoort. Gelet op het bestaan van de categorie van de bromfietsen klasse A zie ik het nut niet in van de invoering van een nieuwe tussencategorie.

Als er sneller wordt gereden, raad ik hoe dan ook aan een helm te dragen.

08.03 Christian Brotcorne (cdH): Wanneer men meer dan 25 kilometer per uur rijdt, wordt de fiets dus als een bromfiets beschouwd. Waarvan akte.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4477 van de heer Geerts wordt samengevoegd met vraag nr. 4362 van de heer Brotcorne.

(n° 4361)

08.01 Christian Brotcorne (cdH): La réglementation assimile les vélos à assistance électrique à des vélos, pour autant que la puissance du moteur ne dépasse pas 25kW. De plus, l'assistance doit se réduire progressivement et s'interrompre au-delà de 25km/h. Au-delà, on passe dans la catégorie des vélomoteurs de classe B.

La limite de 25km/h est sans doute un peu basse. Certains vélos à assistance électrique dépassent cette vitesse en mode assisté.

Certains pays comme la Suisse et l'Allemagne ont défini une nouvelle catégorie qui permet de combler cette lacune : les « vélomoteurs légers », dont l'utilisation est couverte par une simple extension de l'assurance en responsabilité familiale et qui ne contraint pas l'utilisateur au port du casque.

Quelle est votre position face à l'apparition de ces nouveaux vélos à assistance électrique ? Comment envisagez-vous leur classification ? La législation actuelle vous paraît-elle adaptée ? Que pensez-vous de la création d'une nouvelle catégorie située entre le vélo et le vélomoteur ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le phénomène du vélo à assistance électrique n'est pas neuf mais il va croissant.

Leur classification dans notre réglementation routière ne pose en fait pas de problème. La législation belge actuelle est conforme à la réglementation européenne la plus récente. Elle est adaptée aux besoins des citoyens puisque, à côté de la catégorie des cycles, à laquelle appartient le vélo à assistance électrique, le citoyen dispose de plusieurs autres choix. Étant donné l'existence des cyclomoteurs de classe A, je ne vois pas l'utilité d'introduire une nouvelle catégorie intermédiaire.

De toute façon, à une vitesse plus élevée, je ne puis que conseiller le port du casque.

08.03 Christian Brotcorne (cdH) : Si on roule au-delà des 25 km/h, on considère qu'il s'agit d'un vélomoteur. Dont acte.

Le **président** : La question n° 4477 de M. Geerts est jointe à la question n° 4362 de M. Brotcorne.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Christian Brotcorne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van fietsers op rotondes" (nr. 4362)
- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving over zwakke weggebruikers en fietsers meer in het bijzonder" (nr. 4477)

09 **Questions jointes de**

- M. **Christian Brotcorne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des cyclistes sur les ronds-points" (n° 4362)
- M. **David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation relative aux usagers de la route faibles et, plus particulièrement, aux cyclistes" (n° 4477)

09.01 **Christian Brotcorne** (cdH): In *De Verkeersspecialist* werd de veiligheid van negentig rotondes onder de loep genomen. Er worden almaar vaker rotondes aangelegd en zij zouden het aantal verkeersongevallen terugdringen. Bij bijna één op drie van de ongevallen die zich op een rotonde voordoen, zouden echter fietsers betrokken zijn.

09.01 **Christian Brotcorne** (cdH): *De verkeersspecialist* a analysé la sécurité de nonante ronds-points. Ceux-ci, de plus en plus nombreux, semblent réduire les accidents automobiles. Par contre les cyclistes sont impliqués dans près d'un accident sur trois survenus sur un rond-point.

Na de aanleg van een rotonde op een kruispunt zou het aantal ongevallen met fietsers er met 27 procent toenemen. Het aantal doden en zwaargewonden stijgt zelfs met 41 tot 46 procent!

Après l'aménagement d'un rond-point à un carrefour, le nombre d'accidents cyclistes augmente de 27 %. Le nombre de morts ou blessés graves augmente de 41 à 46 % !

Is de federale regering van plan zich over de huidige verkeersregels voor fietsers op rotondes te beraden? Lijkt een evolutie van de wetgeving u wenselijk? Zal u daarover overleg plegen met de Gewesten?

Le gouvernement fédéral envisage-t-il une réflexion sur les règles en vigueur concernant les cyclistes dans les carrefours giratoires ? Une évolution de la législation vous paraît-elle souhaitable ? Envisagez-vous une concertation avec les Régions ?

09.02 **David Geerts** (sp.a-spirit): In Nederland heeft men heel wat onderzoek verricht naar de veiligheid van fietsers op rotondes. In Nederland en België voert men dezelfde discussie. Bevestigt de staatssecretaris de cijfers uit *De Verkeersspecialist*? Komt er bijkomend onderzoek? Wat is het advies van de federale adviescommissie Verkeersveiligheid? Wil de staatssecretaris de problematiek bespreken in overleg met de gewestministers? Wat zal hij ondernemen om fietsers beter zichtbaar en hoorbaar te maken?

09.02 **David Geerts** (sp.a-spirit): Aux Pays-Bas, de très nombreuses études ont été consacrées à la sécurité des cyclistes dans les ronds-points. Que ce soit aux Pays-Bas ou en Belgique, le débat est le même. Le secrétaire d'État confirme-t-il les chiffres publiés par *De Verkeersspecialist* ? D'autres études seront-elles menées ? Quel est l'avis de la Commission fédérale pour la sécurité routière ? Le secrétaire d'État a-t-il l'intention d'aborder le dossier en concertation avec les ministres régionaux ? Quelles initiatives prendra-t-il pour que les cyclistes soient plus visibles ou pour qu'ils puissent mieux se faire entendre ?

09.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Dit is een complex probleem: rotondes zijn veiliger voor automobilisten dan voor fietsers.

09.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: (*en français*) Le problème est complexe : les ronds-points sont plus sûrs pour les automobilistes que pour les cyclistes.

(*Nederlands*) Het aantal fietsongevallen is over de laatste dertig jaar minder gedaald, omdat het verkeer is toegenomen en er veel meer mensen met de fiets op de weg zijn. Het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers is in die periode gehalveerd. Er zijn meer ongelukken, maar ze zijn

(*En néerlandais*) : Selon moi, les accidents sont plutôt liés à une mauvaise application des règles qu'aux règles elles-mêmes ou à des questions de priorité, peut être en résultat d'un aménagement inadéquat des lieux.

wel lichter.

(Frans) Op ons verzoek buigen de Gewesten zich al over die kwestie.

Het zijn vooral gemarkeerde maar niet van het verkeer afgescheiden fietspaden die problemen doen rijzen. Men moet dus de aanleg van die fietspaden vermijden, de zichtbaarheid van het verkeer verbeteren en de voorkeur geven aan klassieke kruispunten met verkeerslichten.

Dat probleem zal moeten behandeld worden door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, waarin ook de Gewesten vertegenwoordigd zijn.

(Nederlands) Deze federale commissie kan aanbevelingen formuleren op basis van deze en andere studies, ook buitenlandse. Het gebrek aan infrastructurele aanpassingen ligt meestal aan de basis van de besproken problemen. Maatregelen inzake de dodehoekspiegel bij vrachtwagens en specifieke bewustmakingsacties aan rotondes kunnen eveneens een belangrijke bijdrage leveren.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rijbewijs voor een paardenspan" (nr. 4397)

10.01 Josy Arens (cdH): Er is geen rijbewijs vereist voor het rijden met een gespan niettegenstaande de menner zijn gedrag moet spiegelen aan dat van een autobestuurder. Het zou nuttig zijn de toekomstige menners een opleiding in wegverkeer voor paardenspannen te laten volgen en ze een rijexamen te laten afleggen.

Overweegt u hiervoor een wettelijke regeling?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het besturen van een gespan valt onder het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Naast de algemene bepalingen zijn er ook specifieke bepalingen op het besturen van een gespan van toepassing. Elk voertuig in beweging moet een bestuurder hebben. De bestuurder moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en moet zijn voertuig of zijn dieren voortdurend goed in de hand hebben.

Enkel de bestuurders van een motorvoertuig moeten een rijopleiding volgen en een rijbewijs

(En français) Les Régions étudient déjà cet aspect, à notre demande.

Ce sont surtout les pistes cyclables marquées mais non séparées du trafic qui posent problème. Il faut donc éviter l'aménagement de ces pistes, améliorer la visibilité du trafic et donner la préférence aux carrefours classiques protégés par des feux.

Cette problématique devra être traitée par la Commission fédérale pour la sécurité routière, dont font partie les Régions.

(En néerlandais) Cette commission fédérale peut formuler des recommandations sur la base de ces études ou d'autres rapports d'experts parfois étrangers. Les problèmes évoqués sont généralement dus à une infrastructure inadaptée. Par ailleurs, il peut également s'avérer très utile, à cet égard, de prendre des mesures visant à encourager le montage de rétroviseurs anti-angle mort sur les poids lourds et de lancer des actions spécifiques de sensibilisation aux abords des ronds-points.

L'incident est clos.

10 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le permis de conduire pour l'attelage de loisir" (n° 4397)

10.01 Josy Arens (cdH): Aucun permis n'est requis pour la conduite d'un attelage, alors que le comportement du meneur doit s'inspirer de celui qui conduit une automobile. Il serait important de faire suivre aux futurs meneurs une formation à la circulation routière attelée et de leur faire passer un permis.

Envisagez-vous de légiférer en la matière ?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): La conduite d'un véhicule attelé est soumise aux règles du Code de la route, avec plusieurs dispositions spécifiques. Tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur. L'âge requis est fixé à 16 ans. Tout conducteur doit être en état de conduire, être constamment en mesure d'effectuer les manœuvres et avoir le contrôle du véhicule et des animaux qu'il conduit.

La formation à la conduite et l'obtention d'un permis ne s'appliquent qu'aux conducteurs de véhicules à

behalen.

Wat de paardenspannen betreft, werden er in 2003 18 ongevallen met 6 zwaar- en 22 lichtgewonden opgetekend. Er vielen geen dodelijke slachtoffers. In 2004 waren er 23 ongevallen, met 1 dode, 5 zwaar- en 36 lichtgewonden. In 2005 waren er 39 ongevallen met 2 doden, 13 zwaar- en 52 lichtgewonden. In 2006 waren er 38 ongevallen met 2 doden, 6 zwaar- en 61 lichtgewonden. Die cijfers geven geen aanwijzingen over het feit of die ongevallen al dan niet uitsluitend veroorzaakt werden door de bestuurders van die paardenspannen.

Gelet op de aard van die voertuigen, hun snelheid en hun geringe betrokkenheid bij verkeersongevallen achten we een wijziging van de reglementering niet aangewezen.

10.03 Josy Arens (cdH): Het zou nuttig zijn indien die bestuurders een minimumaantal uren opleiding zouden kunnen volgen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het houtvervoer" (nr. 4398)

11.01 Josy Arens (cdH): Hout is een belangrijke natuurlijke rijkdom van het land, maar in de houtindustrie speelt het wegvervoer een grote rol. Stamhout is zwaar, wat al gauw tot overtredingen van de voorschriften met betrekking tot de maximaal toegelaten massa leidt.

Zou het mogelijk zijn om de wetgeving aan te passen, teneinde voor het vervoer van stamhout het gebruik van speciale voertuigen met zes assen en met een maximaal toegelaten massa van 56 ton mogelijk te maken?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): In ons land bedraagt de maximaal toegelaten massa 44 ton en de Europese Unie laat geen hogere massa toe, behalve voor het uitzonderlijk vervoer en voor de ecocombi's of supertrucks (lange en brede voertuigen). Een toelating voor uitzonderlijk vervoer via een voorgeschreven reisweg kan slechts worden uitgereikt voor het vervoer van een ondeelbare lading, en het vervoer van stamhout voldoet niet aan die voorwaarde.

Mijn voorganger, de heer Leterme, heeft voor deze commissie al uitgelegd volgens welke nadere regels

moteur.

Concernant les véhicules attelés, en 2003, il y a eu 18 accidents, avec 6 blessés graves et 22 blessés légers ; il n'y a pas eu de morts. En 2004, nous avons relevé 23 accidents, 1 mort, 5 blessés graves et 35 blessés légers. En 2005, 39 accidents avec 2 morts, 13 blessés graves et 52 blessés légers. En 2006, 38 accidents avec 2 morts, 6 blessés graves et 61 blessés légers. Ces chiffres ne donnent pas d'indications sur la cause de ces accidents par les seuls conducteurs des attelages ou non.

La nature de ces véhicules, leur vitesse et leur faible implication dans les accidents ne justifient pas que nous changions la réglementation.

10.03 Josy Arens (cdH) : Il serait intéressant que ces conducteurs puissent suivre un nombre minimum d'heures de formation.

L'incident est clos.

11 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le transport de bois" (n° 4398)

11.01 Josy Arens (cdH) : Le bois, ressource importante du pays, nécessite beaucoup de transport routier. Les grumes sont pondéreuses et provoquent rapidement des dépassements de charge.

Serait-il envisageable de faire évoluer la législation afin de pouvoir utiliser, pour le transport des grumes, des véhicules spéciaux à six essieux et d'une masse maximale autorisée de 56 tonnes ?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Dans notre pays, la masse maximale autorisée est fixée à 44 tonnes et l'Union européenne ne nous permet pas d'aller au-delà, sauf pour le transport exceptionnel et pour les écocombis, c'est-à-dire les véhicules longs et larges. Une autorisation de transport exceptionnel sur itinéraire prescrit ne peut être délivrée que pour le transport d'une charge indivisible, ce qui n'est pas le cas des grumes.

Mon prédécesseur, M. Leterme, a déjà expliqué devant cette commission les modalités pour autoriser, dans le cadre des projets pilotes menés

toelating kan worden gegeven voor het gebruik van voertuigen tot 60 ton en met een lengte van 25 meter in het kader van proefprojecten op het niveau van de Gewesten. Voor zover het type vrachtwagen, de reisweg op de autosnelweg en het beperkte gebruik van de gewone wegen voor men de autosnelweg oprijdt, stroken met de voorwaarden die gelden voor die proefprojecten, denk ik dat een aanvraag met betrekking tot het vervoer van stamhout kan worden ingediend wanneer die regelgeving van toepassing zal zijn.

Een koninklijk besluit werd de Gewesten om advies overgezonden.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken over "de subsidies voor verkeersveiligheid" (nr. 4336)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beschikbare bedrag voor het verkeersveiligheidsfonds 2008" (nr. 4538)
- mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de richtlijnen voor de besteding van het verkeersveiligheidsfonds door de lokale politiezones" (nr. 4552)

12.01 Jacqueline Galant (MR): De politiezones vragen zich af of ze, zoals de vorige jaren, een verkeersveiligheidssubsidie zullen krijgen, want er werd CALog-personeel in dienst genomen dat zich bezighoudt met het administratief gedeelte van de verkeersveiligheidstaken. Zij moeten binnenkort hun veiligheidsplan voor de komende vier jaar en de specifieke actieplannen voor verkeersveiligheid opstellen. Over enkele maanden zal de kwestie van de begroting 2009 worden behandeld. De politiezones verkeren in onzekerheid en vragen zich af of er al ontslagen moeten worden gepland en/of zij hun acties wegens geldgebrek zullen moeten terugschreeven. Hoe zit het daarmee?

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Vorige week werden er cijfers bekendgemaakt over de inkomsten van het Verkeersveiligheidsfonds in 2007, geld dat aan de politiezones ter beschikking gesteld wordt in 2008. Die cijfers bleken nogal tegen te vallen. Er was ook een opvallend verschil tussen de cijfers die werden vrijgegeven door de FOD Financiën en door de FOD Mobiliteit.

Hoe interpreteert de staatssecretaris de daling van

par les Régions, les véhicules jusqu'à 60 tonnes et de 25 mètres de long. Dans la mesure où le type de camion, l'itinéraire sur autoroute, la circulation limitée sur routes ordinaires pour accéder à l'autoroute sont conformes aux modalités de ces projets pilotes, je suis d'avis qu'une demande pour le transport des grumes pourrait être faite une fois la réglementation d'application.

Pour l'instant, un arrêté royal a été envoyé aux Régions pour consultation.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les subventions sécurité routière" (n° 4336)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le montant disponible dans le fonds de sécurité routière 2008" (n° 4538)
- Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les directives concernant l'utilisation par les zones de police locales des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 4552)

12.01 Jacqueline Galant (MR): Les zones de police se demandent si une subvention en matière de sécurité routière leur sera accordée, comme les années précédentes, car du personnel CALog a été engagé pour prendre en charge la partie administrative des missions de sécurité routière. Elles devront prochainement rédiger leur plan de sécurité pour les quatre années à venir et les plans d'action spécifiques à la sécurité routière. Dans quelques mois, on abordera la question du budget 2009. Dans l'incertitude, les zones de police se demandent si elles doivent déjà prévoir des licenciements et/ou réduire leurs actions en vue de pallier ce manque d'argent. Qu'en est-il ?

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Les chiffres relatifs aux recettes 2007 du Fonds de la sécurité routière, mis à la disposition des zones de police en 2008, ont été communiqués la semaine dernière. Ces chiffres se sont avérés relativement décevants. On a également noté une différence frappante entre les chiffres fournis par le SPF Finances et ceux fournis par le SPF Mobilité.

Comment le secrétaire d'État interprète-t-il la baisse

de inkomsten uit de verkeersboetes? Is die te wijten aan een mentaliteitswijziging bij de weggebruikers of aan een daling van de controles? Hoe is het verschil te verklaren tussen de bedragen die vrijgegeven werden door de twee FOD's? Is er al uitsluitel over het juiste bedrag? Wanneer mogen de politiezones de rondzendbrief verwachten over de verdeling van de middelen van het fonds? Dat is belangrijk om hun verdere werkzaamheden te plannen.

12.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In januari heeft de heer Leterme verklaard dat voor dit jaar het bestaande systeem zou worden behouden. Tegen 1 april zou er een rondzendbrief worden verstuurd naar de zonale politie over de actieplannen voor de verkeersveiligheid. Ondertussen heeft de Raad van Wijzen echter geoordeeld dat in het kader van de regionalisering van de verkeersveiligheid de toename van de opbrengsten van het Verkeersveiligheidsfonds moet terugvloeien naar de Gewesten.

De wet over het Verkeersveiligheidsfonds wordt daarom gewijzigd door het ontwerp van programmawet, dat hier nog moet worden besproken. Zodra dat is goedgekeurd, zal de zonale politie geen actieplannen meer hoeven in te dienen. Die worden afgeschaft wegens een te grote administratieve rompslomp.

Het verkeer zal als zevende basisfunctie van de politie worden erkend en er zullen zonale verkeersplannen moeten worden opgesteld. Zodra de programmawet is goedgekeurd, zullen de zonale en federale politie hierover een rondzendbrief krijgen.

(*Frans*) Dankzij het ontwerp van programmawet hoeven de politiezones zich niet langer zorgen te maken over de toekomstige financiering van hun activiteiten in dat verband. De politiezones zullen automatisch hetzelfde bedrag ontvangen als in 2007, zonder daarvoor een actieplan te moeten indienen.

Er zal soepeler kunnen worden omgesprongen met de toegekende middelen, maar de zones zullen nog steeds zonale veiligheidsplannen moeten opstellen voor een periode van vier jaar in het kader van hun reguliere werking met betrekking tot verkeer als zevende basisfunctie.

(*Nederlands*) Ik weet voorlopig ook niet waarom die cijfers lager zijn. Ik wacht op de analyse en zal ze aan de heer Van den Bergh bezorgen.

des recettes provenant des amendes de la circulation ? Est-elle imputable à un changement de mentalité chez les usagers de la route ou à une baisse des contrôles ? Comment s'explique la différence entre les montants fournis par les deux SPF ? Dispose-t-on déjà du montant exact ? Quand les zones de police recevront-elles la circulaire relative à la répartition des moyens du fonds ? Cette répartition est importante pour leur permettre de planifier leurs futures activités.

12.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : M. Leterme a déclaré au mois de janvier que le système existant serait maintenu cette année. Une circulaire concernant les plans d'action en matière de sécurité routière serait envoyée à la police zonale pour le 1^{er} avril. Dans l'intervalle, le Groupe des Sages a toutefois estimé que, dans le cadre de la régionalisation de la sécurité routière, l'augmentation des recettes du Fonds de la sécurité routière doit être répercutée vers les Régions.

La loi relative au Fonds de la sécurité routière sera dès lors modifiée par le projet de loi-programme, qui doit encore être examiné au sein de cette commission. Dès qu'il aura été adopté, la police zonale ne devra plus introduire de plans d'action : ceux-ci seront supprimés en raison des tracasseries administratives qui y sont liées.

La circulation routière sera reconnue comme septième fonction de base de la police et des plans zonaux de circulation devront être établis. Dès que la loi-programme aura été adoptée, les polices zonale et fédérale recevront une circulaire à ce sujet.

(*En français*) Grâce au projet de loi-programme, les zones de police ne devront plus se faire de souci au sujet de la pérennité du financement de leurs activités dans cette matière. Les zones de police recevront automatiquement un montant identique à celui qu'elles ont reçu en 2007, sans devoir introduire de plan d'action.

Les moyens attribués pourront être utilisés de manière plus souple mais les zones seront toujours tenues à la rédaction des plans zonaux de sécurité pour la période de quatre ans dans le cadre de leurs activités régulières liées à la circulation comme septième fonctionnalité de base.

(*En néerlandais*) Pour l'heure, j'ignore également pourquoi ces chiffres sont inférieurs. J'attends l'analyse et je la communiquerai à M. Van den Bergh.

12.04 **Jacqueline Galant** (MR): Ik veronderstel dat er de komende jaren onderhandelingen met het Waalse en het Vlaamse Gewest zullen worden gevoerd. U kunt het bedrag voor de volgende jaren echter niet waarborgen.

12.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): De Gewesten moeten nu inspanningen leveren om middelen te verzamelen die dan onder de gemeenten kunnen worden verdeeld op grond van regels die door de federale overheid en de Gewesten samen zijn vastgelegd.

12.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Ik hoop op een snel antwoord op mijn onbeantwoorde vragen.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kilometertaks" (nr. 4471)**

13.01 **Josy Arens** (cdH): Onlangs was in de pers sprake van uw voornemen om een kilometertaks in te voeren. De verkeersbelasting zou dus worden aangerekend op basis van de afgelegde afstand.

Die maatregel kan interessant zijn om het vrachtverkeer te regelen maar kan in geen geval worden toegepast op privé-voertuigen, want met de auto rijden moet financieel haalbaar blijven. Een dergelijke maatregel zou een discriminatie betekenen voor bepaalde automobilisten. Ik denk aan de inwoners van landelijke gebieden die, aangezien ze geen toegang hebben tot het openbaar vervoer, zich enkel met de wagen kunnen verplaatsen.

De afgelegde afstanden zouden via satelliet gecontroleerd worden. Dat is een schending van de privacy. Om van en naar het Parlement te rijden, leg ik 360 km af. Ik zou liever 10 km afleggen. Ik geef dit voorbeeld om mijn verzet tegen uw suggestie te illustreren, want ze lijkt mij onrechtvaardig, ontoepasselijk en onaanvaardbaar.

Zou deze maatregel toegepast worden op alle voertuigen? Welke argumenten heeft u om de maatregel te verantwoorden? Hoe staat het met de inwoners van de landelijke gebieden? En met het respect voor de privacy?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Ik ben voorstander van de toepassing van een kilometertaks, maar het gaat om een gewestelijke

12.04 **Jacqueline Galant** (MR): J'imagine que pour les années suivantes, des négociations seront organisées avec la Région wallonne et avec la Région flamande. Mais vous ne pouvez assurer le montant pour les années futures.

12.05 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: (*en français*) Il faut maintenant que les Régions consentent des efforts en vue d'alimenter ce que j'appellerai des fonds à distribuer aux communes selon les règles élaborées entre le fédéral et les Régions.

12.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): J'espère obtenir une réponse rapide aux questions restées en suspens.

L'incident est clos.

13 **Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la taxe kilométrique" (n° 4471)**

13.01 **Josy Arens** (cdH): La presse s'est récemment faite l'écho de votre intention d'instaurer une taxe kilométrique. La taxe de circulation devrait donc être adaptée en fonction des distances parcourues.

Cette mesure peut être intéressante pour réguler le trafic des camions, mais elle ne peut en aucun cas s'appliquer aux véhicules privés, car la conduite doit rester financièrement accessible. Une telle mesure serait discriminative envers certains automobilistes. Je pense aux habitants des régions rurales qui, ne disposant pas de facilités d'accès aux transports publics, n'ont d'autres choix que de se déplacer en voiture.

Les distances parcourues seraient contrôlées par satellite, ce qui est une atteinte à la vie privée. Pour effectuer un aller-retour vers le Parlement, je parcours 360 km. Je préférerais n'en faire que 10 ! Cet exemple illustre mon opposition à votre suggestion car elle me semble injuste, inapplicable et inacceptable.

Cette mesure s'appliquerait-elle à l'ensemble des véhicules ? Quels sont vos arguments pour la justifier ? Qu'en est-il des habitants des zones rurales ? Qu'en est-il du respect de la vie privée ?

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Je suis favorable à l'application d'une taxe kilométrique, mais il s'agit d'une compétence

bevoegdheid. Ik ben ervan overtuigd dat ze moet worden toegepast op vrachtwagens, maar ook op privé-voertuigen. De drie Gewesten zitten steeds meer op dezelfde golflengte wat de wenselijkheid van een dergelijke taks betreft. Ik neem aan dat de situatie in uw provincie enigszins anders is, maar in een klein land kunnen onmogelijk verschillende systemen naast elkaar bestaan.

De kilometerheffing berust op beginselen als 'de gebruiker betaalt' en 'de vervuiler betaalt', zoals vervat in het Verdrag betreffende de Europese Unie. Het doel is niet om meer te belasten, maar wel om beter te belasten. Een vaste belasting werkt discriminerend voor mensen die weinig kilometers afleggen. De kilometerheffing zal de internalisering mogelijk maken van de externe kosten die veroorzaakt worden door het vervoer, de congestie van het verkeer, de luchtverontreiniging, de ongevallen, de geluidsoverlast en de klimaatverandering. Ten slotte zal het systeem dat voor de invoering van de kilometerheffing wordt opgezet, een beter beheer van de verkeersstromen mogelijk maken, inzonderheid bij ongevallen. Ook het managen van de verkeersstromen rond de grote steden zal hierdoor mogelijk zijn.

Omdat er op het platteland merkkelijk minder sprake is van verkeerscongestie en luchtvervuiling dan in de stad, zullen de bewoners van die landelijke gebieden er ook in grote mate baat bij hebben als de tariefbepaling met die twee factoren rekening houdt.

Om de nodige garanties te bieden moet het probleem van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zonder taboes worden bestudeerd, wat een absolute voorwaarde vormt voor het welslagen van zo'n project. Hoe dan ook volgt de satelliet niet de personen, maar de voertuigen, en die zijn op de openbare weg sowieso al identificeerbaar.

13.03 Josy Arens (cdH): Samen met al mijn collega's van de Waalse landelijke regio's zal ik me verzetten tegen de geplande kilometerheffing, omdat ze fundamenteel onrechtvaardig is. In mijn gemeente, die op een tiental kilometer van Aarlen ligt, passeert er één bus 's morgens en één bus 's avonds. Wie geen eigen auto heeft, kan zich niet verplaatsen.

13.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het aanbod van de TEC is onvoldoende.

13.05 Josy Arens (cdH): Ik zal u eens uitnodigen, als u me belooft met de trein te komen. Dan kan u aan den lijve ondervinden wat wij meemaken in de

régionale. Je suis convaincu qu'elle doit s'appliquer aux camions mais également aux véhicules privés. De plus en plus, les trois Régions sont sur la même longueur d'ondes en ce qui concerne l'opportunité d'application de pareille taxe. Je conçois que dans votre province, la situation est quelque peu différente, mais on ne peut appliquer plusieurs systèmes dans un petit pays.

La taxe kilométrique se base sur les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur inscrits dans le Traité de l'Union européenne. L'objectif n'est pas de taxer plus mais de taxer mieux. La taxation fixe est discriminatoire pour les personnes qui font peu de kilomètres. La taxation kilométrique permettra l'internalisation des coûts externes du transport, de la congestion, de la pollution atmosphérique, des accidents, des nuisances sonores, des changements climatiques. Enfin, le système qui sera mis en place pour la taxe kilométrique permettra d'améliorer la gestion du trafic, notamment en cas d'accident. On pourra gérer les flux de trafic autour des grandes villes.

La congestion et la pollution étant nettement inférieures en zones rurales qu'en zones urbaines, les habitants des zones rurales y trouveront aussi un avantage sensible, si la tarification tient compte de ces deux facteurs.

Le problème du respect de la vie privée doit être examiné de manière à donner toutes les garanties requises mais sans tabou, ce qui est indispensable à la réussite d'un tel projet. Mais le satellite ne suit pas les personnes mais les véhicules qui, de toute manière, sont identifiables sur la voie publique.

13.03 Josy Arens (cdH): Avec tous mes collègues des zones rurales wallonnes, je me battrai contre ce projet de taxation au kilomètre, parce qu'il est profondément injuste. Dans ma commune, située à une dizaine de kilomètres d'Arlon, un bus passe le matin et un autre le soir. Les citoyens qui n'ont pas de véhicule personnel ne peuvent pas se déplacer.

13.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (*en français*) Il y a un manque d'offre de la part des TEC.

13.05 Josy Arens (cdH): Je vous inviterai un jour si vous me promettez de venir en train. Vous vous rendrez compte de ce que nous vivons dans ces

perifere zones waar de afstanden groot zijn en de bevolkingsdichtheid laag is. Die heffing is discriminerend.

zones périphériques où les distances sont grandes et la densité de population faible. Cette taxe est donc discriminatoire.

13.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Een reeks vaste kosten zouden worden afgeschaft. Er kunnen parameters worden ingevoerd teneinde rekening te houden met de streek, de plaats, het tijdstip van de dag, bepaalde gebeurtenissen en infrastructuur. Het is de bedoeling de verkeersstromen beter te beheersen, vooral in de grote steden, zo niet stevenen we regelrecht op een mobiliteitsinfarct af.

13.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État : (*en français*) Un paquet de coûts fixes existant aujourd'hui disparaîtraient. Des paramètres peuvent être introduits pour tenir compte de la région, du lieu, du moment de la journée, des événements particuliers, des infrastructures particulières. Le but est de mieux maîtriser les flux, principalement dans les grandes villes, sinon on arrivera à un infarctus de la mobilité.

13.07 **Josy Arens** (cdH): De huidige regeringen moeten een maximum aan middelen investeren in het openbaar vervoer.

13.07 **Josy Arens** (cdH) : Les gouvernements actuels doivent investir le maximum dans les transports en commun.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de integraalhelm" (nr. 4475)**

14 **Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le casque intégral" (n° 4475)**

14.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Volgens een onderzoek dat door Touring Wegenhulp in Europa werd uitgevoerd, biedt de "jethelm" nagenoeg geen bescherming voor de motorrijders. De toename van het aantal motoren op de wegen – 25 procent op vijf jaar tijd – gaat gepaard met een toename van het aantal dodelijke ongevallen. In 80 procent van de ongevallen treft de motorrijder evenwel geen schuld. Bent u bereid de verkoop van de jethelm te verbieden?

14.01 **Jean-Luc Crucke** (MR) : Selon une analyse réalisée par Touring Secours en Europe, le « demi-casque » ne fournit pratiquement aucune protection pour les motards. L'augmentation du nombre de motos – 25 % en cinq ans – s'accompagne d'une hausse du taux de mortalité. Pourtant, dans 80 % des cas, le motard n'est pas en tort dans l'accident. Seriez-vous prêt à interdire la vente du demi-casque ?

Volgens Touring Wegenhulp zouden de statistieken hierover niet gedetailleerd genoeg zijn. Deelt u die zienswijze? Zouden er in het verlengde van de Staten-Generaal hervormingen op dat vlak kunnen worden doorgevoerd?

Selon Touring Secours, les statistiques en la matière ne seraient pas suffisamment affinées. Partagez-vous ce point de vue ? Dans la foulée des états généraux, des réformes peuvent-elles intervenir ?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Uit tests uitgevoerd door Touring en door het laboratorium van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid blijkt dat de jethelmen heel slechte resultaten behalen. Overeenkomstig de Europese regelgeving kunnen ze niet worden gehomologeerd.

14.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Selon les tests effectués par Touring et par le laboratoire de l'Institut belge pour la sécurité routière, les demi-casques obtiennent de très mauvais résultats. La réglementation européenne ne permet pas leur homologation.

Sinds 1992 moet het hoofd verplicht tot onder de oren worden beschermd, wat niet het geval is bij de jethelm. De regelgeving stelt echter geen einddatum voorop voor het gebruik van bestaande helmen. Het gebruik van dat soort helm wordt sterk afgeraden. Ik zal de federale commissie voor verkeersveiligheid om advies vragen in verband met de eventuele invoering van het *rain cap*-type.

Il est exigé, depuis 1992, que la tête soit protégée jusque sous les oreilles, ce qui n'est pas le cas pour le demi-casque. Mais la réglementation ne prévoit aucune limitation de durée en ce qui concerne l'utilisation des casques. L'usage de ce type de casque est fortement déconseillé. Je demanderai l'avis de la commission fédérale de la sécurité routière au sujet d'une introduction éventuelle du

type de casque « *rain cap* ».

De gegevens met betrekking tot lichamelijke ongevallen waarbij motorrijders betrokken zijn, worden verzameld via de formulieren die bij die gelegenheid door de politiediensten worden ingevuld. In 2006 deden zich 4.150 ongevallen voor waarbij minstens een motorrijder betrokken was. Daarbij lieten er 130 motorrijders het leven, werden er 844 zwaargewond en 3.422 lichtgewond. Op grond van een diepgaander studie van de databank met betrekking tot de verkeersongevallen met lichamelijke letsels kan worden bepaald hoeveel dodelijke slachtoffers er bij de motorrijders vielen in samenhang met bepaalde criteria.

Bij de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werd een werkgroep Statistiek opgericht.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Men zou beter de gegevens updaten en het advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid inwinnen. Ik hoop dat u dan drastische maatregelen zal nemen. De overheid moet ervoor zorgen dat die statistieken verbeteren.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de 'Bike Beep'" (nr. 4478)

15.01 David Geerts (sp.a-spirit): In Denemarken plaatst men een toestel met de naam Bike Beep op de rechterwielkast van de vrachtwagen. Wanneer de vrachtwagen rechts afslaat, weerklinkt een piepend geluid. Dit toestel zou in ons land niet toegelaten zijn. Deze beperkte investering kan mensenlevens redden. Is het mogelijk om de installatie van dit toestel op vrijwillige basis toch toe te laten?

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik was niet op de hoogte van het bestaan van dit toestel. Het systeem lijkt vrij eenvoudig te monteren en waarschuwt fietsers met een knipperlicht en een geluidsignaal als een vrachtwagen rechts afslaat.

Alleen licht- en geluidsignalen die vastgelegd werden in het technisch reglement, worden toegelaten. Een systeem dat de vrachtwagenbestuurder waarschuwt als er een fietser rechts van hem rijdt, zou natuurlijk nog interessanter zijn. We overwegen om de Bike Beep op vrijwillige basis toe te laten, maar dan moeten

Les données relatives aux accidents corporels impliquant des motards sont récoltées via les formulaires remplis par les forces de police lors des accidents. En 2006, il y a eu 4.150 accidents impliquant au moins un motard dont 130 motards décédés, 844 blessés graves et 3.433 blessés légers. Une analyse plus précise de la base de données des accidents corporels de la circulation permet de déterminer le nombre de motards tués selon des critères particuliers.

Un groupe de travail « statistiques » a été créé au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Il vaut mieux rafraîchir les données et demander l'avis du Conseil fédéral de la sécurité routière. J'espère que vous agirez alors de manière radicale. L'autorité publique doit améliorer les statistiques.

L'incident est clos.

15 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le 'Bike Beep'" (n° 4478)

15.01 David Geerts (sp.a-spirit): Au Danemark, un appareil appelé Bike Beep est placé dans le logement de la roue droite des camions. Quand le camion tourne à droite, un bruit strident retentit. Cet appareil ne serait pas autorisé dans notre pays. Or le Bike Beep, qui ne nécessite qu'un tout petit investissement, peut sauver des vies humaines. Le placement de cet appareil sur une base volontaire pourrait-il être autorisé chez nous ?

15.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je n'étais pas informé de l'existence de cet appareil qui semble être très simple à monter et dont la fonction consiste à avertir les cyclistes qu'un camion tourne à droite en émettant un clignotement et un signal sonore.

Il faut savoir que seuls les signaux lumineux et sonores prévus par le règlement technique sont autorisés. Un dispositif qui avertirait le chauffeur du camion lorsqu'un cycliste circule à sa droite présenterait évidemment encore plus d'intérêt. Nous envisageons d'autoriser le Bike Beep sur une base volontaire mais au préalable, nous devons déterminer s'il est en conformité avec le code de la

we eerst onderzoeken of het in overeenstemming is met het verkeersreglement.

We moeten ook de Europese regelgeving nakijken en nagaan of het systeem in de toekomst deel kan uitmaken van de homologatieprocedure van vrachtwagens. Ik zal aan het BIVV vragen om het systeem te testen en na te gaan of het gebruikt wordt in andere Europese landen.

15.03 David Geerts (sp.a-spirit): Het is inderdaad een betere oplossing om een dodehoekcamera te plaatsen in de vrachtwagen, maar dat vraagt een veel hogere investering van de transporteurs.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de betalingstermijnen in de sector van het wegvervoer" (nr. 4525)

16.01 Josy Arens (cdH): In Frankrijk is de overschrijding van de betalingstermijnen in de sector van het wegvervoer een strafbaar feit. In België hebben de vrachtwagenbestuurders en de vervoersbedrijven nog steeds te maken met laattijdige betalingen van hun facturen. Is de regering bereid een wetgeving naar Frans model in te voeren? Waarom zou er in voorkomend geval geen nieuwe regelgeving op dat gebied kunnen worden uitgewerkt?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De laattijdige betaling van facturen door de klant is een praktijk die ook in andere sectoren dan die van het wegvervoer voorkomt. Wat die specifieke sector betreft, blijkt uit de resultaten van de conjunctuurenquête van het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) dat de betalingstermijnen tussen 40 en 70 dagen liggen. De eventuele invoering van een betalingstermijn van 30 dagen kan langs wetgevende weg gebeuren, maar daar is een initiatief van het Parlement of van de minister die bevoegd is voor administratieve vereenvoudiging voor nodig. Ik raad u aan u tot hem en eventueel ook tot de minister van Financiën te wenden.

16.03 Josy Arens (cdH): In Frankrijk is dit ook niet de enige sector die met dergelijke problemen te kampen heeft, maar het land is wat dat betreft enorm geëvolueerd. Hopelijk zal de Belgische regering dit voorbeeld volgen en de sector saneren, zodat het voor de wegvervoerders mogelijk wordt hun onderneming in een serener

Nous devons aussi examiner la réglementation européenne et vérifier si, dans le futur, il sera possible d'intégrer le système dans la procédure d'homologation des poids lourds. Je vais demander à l'IBSR de procéder à des tests et de s'informer sur l'utilisation de cet appareil dans d'autres pays européens.

15.03 David Geerts (sp.a-spirit): Le placement d'une caméra supprimant l'angle mort constitue une meilleure solution, il est vrai, mais elle requiert des transporteurs un investissement nettement plus important.

L'incident est clos.

16 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de paiement dans le secteur du transport routier" (n° 4525)

16.01 Josy Arens (cdH): En France, le dépassement des délais de paiement en matière de transport routier constitue une infraction pénale. En Belgique, les camionneurs et les sociétés de transport restent confrontés aux paiements tardifs de leurs factures. Le gouvernement serait-il prêt à envisager une loi similaire à la législation française? Quelles sont les raisons qui pourraient le cas échéant empêcher de légiférer en cette matière?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (*en français*) Le paiement tardif des factures par les clients est une pratique qui n'est pas spécifique au secteur du transport routier. Pour ce secteur en particulier, les résultats de l'enquête de conjoncture qui a été réalisée par l'Institut de transport routier et logistique belge (ITLB) montrent que les délais de paiement atteignent de quarante à septante jours. L'introduction éventuelle d'un délai de paiement de trente jours peut se faire par la voie législative mais cela doit être fait à l'initiative du Parlement ou du ministre qui a la simplification administrative dans ses compétences. Je vous conseille de vous adresser à ce dernier et éventuellement aussi au ministre des Finances.

16.03 Josy Arens (cdH): En France ce secteur n'est pas non plus le seul à connaître des problèmes de ce type. Mais elle a grandement évolué dans ce secteur. J'espère que le gouvernement belge suivra cet exemple pour assainir et permettre aux transporteurs routiers de développer plus sereinement leur entreprise.

ondernemingsklimaat te laten groeien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het doorgeven via sms van niet door de politie aangekondigde alcoholcontroles" (nr. 4607)

17 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'annonce par sms de contrôles anti-alcool non annoncés par la police" (n° 4607)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Dit gaat over de praktijk waarbij een bedrijf tegen betaling klanten via sms op de hoogte houdt van zowel aangekondigde als niet-aangekondigde alcoholcontroles. Dat doet het handhavingsbeleid natuurlijk geen goed.

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je veux parler de la pratique dans le cadre de laquelle une entreprise informe ses clients par sms, contre paiement, des contrôles d'alcoolémie annoncés et non annoncés. De telles pratiques ne sont évidemment pas favorables à la politique visant à assurer l'application des règles de sécurité routière.

Op basis van artikel 62bis van de verkeerswet zou er echter geen argument zijn om deze praktijk te verbieden. De technische voertuigenwet van 21 juni 1965 verbiedt echter het vervaardigen, de invoer, de verkoop, het te koop aanbieden en de gratis bedeling van uitrustingen en middelen die tot doel hebben de handhaving van de verkeerswet te bemoeilijken of onmogelijk te maken. Deze omschrijving dateert van voor het tijdperk van de gsm, maar is ruim genoeg om ook nieuwe technologieën te omvatten. Zou de sms-dienst van de bewuste firma niet op basis van deze wet verboden kunnen worden?

Sur la base de l'article 62bis de la loi sur la sécurité routière, aucun argument ne justifierait néanmoins l'interdiction de cette pratique. La loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule de transport par terre interdit toutefois la fabrication, l'importation, la vente, la mise en vente et la distribution à titre gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen destiné à empêcher ou à entraver la constatation des infractions à la loi relative à la police de la circulation routière. Cette description est antérieure à l'apparition du téléphone portable mais est suffisamment large pour englober également les nouvelles technologies. Le service sms de la société en question ne pourrait-il pas être interdit en vertu de cette loi ?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Artikel 61 van de verkeerswet en artikel 1 §6 van de wet van 21 juni 1985 zijn grotendeels gelijklopend, maar het tweede artikel bevat ook bepalingen die het vervaardigen en verkopen van uitrusting die de vaststelling van overtredingen bemoeilijken of onmogelijk maken, strafbaar stellen.

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (Nederlands) : L'article 61 de la loi sur la circulation routière et l'article 1er, § 6, de la loi du 21 juin 1985 sont en grande parties concordants mais le second comprend aussi des dispositions qui rendent punissables la fabrication et la vente d'équipements qui rendent plus difficile ou impossible la constatation d'infractions.

Net zoals de politie denk ik dat het niet strafbaar is om automobilisten te informeren over alcohol- of snelheidscontroles. We moeten het moreel veroordelen, maar het is niet strafbaar..

Comme la police, je crois que l'information des automobilistes concernant les contrôles d'alcoolémie ou de vitesse n'est pas punissable. Nous devons la condamner moralement mais elle n'est pas punissable.

De politie kondigt meestal zelf op haar website per provincie de alcoholcontroles aan die op een bepaalde dag zullen plaatsvinden, zonder het uur mee te delen en andere controles uit te sluiten, dit met preventieve bedoelingen. Ik heb overigens mijn twijfels bij de accuraatheid van de verstrekte informatie, aangezien alcoholcontroles mobiel

La police annonce généralement elle-même sur son site internet, pour chaque province, les contrôles d'alcoolémie auxquels il sera procédé, sans préciser l'heure et sans exclure d'autres contrôles. Il s'agit donc d'une information préventive. Je m'interroge néanmoins sur l'exactitude des informations fournies puisque les contrôles d'alcoolémie peuvent être mobiles.

kunnen zijn.

Er is een grijze zone tussen het verspreiden van algemene informatie en het aanbieden van gedetailleerde informatie om een controle te vermijden. Een verfijning van de wetgeving dringt zich op en daarom zullen we het advies van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid vragen.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Er is inderdaad een verschil tussen het artikel 62bis van de verkeerswet en de artikelen van de technische voertuigenwet. Bij het een wordt naar de chauffeur gekeken en bij het andere naar de aanbieder van een dienst. Ik hoor geen argumenten waarom het aanbieden van deze dienst niet onder de definitie van artikel 1, paragraaf 6 valt, maar ik neem er vrede mee dat de minister dit verder zal laten controleren. De handhaving van de wet moet een goede mix vormen van aangekondigde en onaangekondigde controles. Aangekondigde controles hebben immers een subjectieve, preventieve werking, dat zien we ook bij snelheidscontroles.

De vermelding op de radio zal een onmiddellijk effect hebben op de veiligheid op de plaats waar de snelheidscontrole gebeurt. Als echter vermeld wordt dat er een alcoholcontrole is, zal die plaats worden vermeden en zal de chauffeur mogelijk een nog langere weg afleggen met nog meer risico op ongevallen. We moeten dus voorzichtig zijn met het vermelden van de plaats van alcoholcontroles.

17.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De vraagsteller merkt terecht op dat er een parallelisme is tussen de twee. Op voorwaarde dat de federale regering mij steunt, ben ik volkomen bereid om de door hem gesuggereerde weg in te slaan.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Tinne Van der Straeten aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "radaraspecten bij de plaatsing van windturbines in de omgeving van de luchthaven" (nr. 4592)

18.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): In de provincie Vlaams-Brabant staan er maar drie windmolens – al heb ik van Vlaams minister Van Mechelen vernomen dat er een vergunning zou zijn

Il existe une zone grise entre la mise à disposition d'une information générale, d'une part, et d'une information détaillée tendant à éviter un contrôle, d'autre part. La législation doit être affinée et c'est pourquoi nous demanderons l'avis de la commission fédérale de la Sécurité routière.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Il existe effectivement une différence entre l'article 62bis de la loi sur la circulation routière et les articles de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules. La première envisage la situation sous l'angle du chauffeur, la seconde sous l'angle de celui qui propose un service. Aucun argument ne me convainc que l'offre du service qui nous intéresse ne ressortit pas à la définition de l'article 1^{er}, paragraphe 6, mais je prends acte avec satisfaction de l'engagement du ministre de faire examiner ce point plus avant. L'application de la loi et les contrôles, annoncés ou non, doivent être conjugués avec efficacité. Les contrôles annoncés produisent un effet subjectif, préventif, comme nous pouvons également le constater dans le cadre des contrôles de vitesse.

L'annonce à la radio aura un effet immédiat sur la sécurité routière là où il sera procédé aux contrôles de vitesse. Mais si l'on annonce un contrôle de l'alcoolémie, les conducteurs éviteront l'endroit pour emprunter un itinéraire peut-être plus long et s'exposeront à des risques d'accident accrus. Il faut donc faire preuve de circonspection dans la mention des lieux où il est procédé à des contrôles d'alcoolémie.

17.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'auteur de la question relève à juste titre le parallélisme qui existe entre les deux éléments. Pour autant que le gouvernement fédéral me soutienne, je suis tout disposé à emprunter la voie qu'il me suggère

L'incident est clos.

18 Question de Mme Tinne Van der Straeten au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'influence sur les radars à prendre en considération lors du placement d'éoliennes aux abords d'un aéroport" (n° 4592)

18.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Il n'y a en province de Brabant flamand que trois éoliennes, même si j'ai appris par l'entremise du ministre flamand Van Mechelen qu'un permis aurait

voor een vierde exemplaar. De reden daarvoor is de veelvuldige lintbebouwing en de aanwezigheid van de luchthaven. Door de reflecties die zij produceren, beïnvloeden windturbines immers de radarsystemen. Toch is het mogelijk om windturbines in de buurt van een radar te bouwen. De reflecties zijn immers afhankelijk van de materialen die worden gebruikt en kunnen bovendien worden opgevangen door *coatings*. Ook het type radar speelt een rol. Een oplossing kan ook zijn om trackertechnologie op de radar te installeren.

De intercommunale Haviland zou drie windturbines willen plaatsen op het industrieterrein Westrode. Belgocontrol gaf daarvoor echter een negatief advies. Volgens Vlaams minister Crevits zal nog verder worden onderzocht of bepaalde coatings het probleem kunnen oplossen.

Hoeveel adviesaanvragen voor de inplanting van windmolens heeft Belgocontrol al negatief en positief beoordeeld? In de buurt van welke radars rijzen er problemen? En wat is de straal? Welke systemen gebruikt Belgocontrol voor simulaties? Met welke firma werken ze? Is er in België specifiek onderzoek en/of expertise beschikbaar inzake de interferentie en inplanting van windturbines? Is er een vergelijking gemaakt met de situatie in andere landen? Welke oplossingen acht Belgocontrol zelf mogelijk of zijn vereist om toch windmolens te kunnen toelaten in de omgeving van een radar?

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Van de in totaal 492 adviesaanvragen die tot nu toe werden behandeld, werden er 42 negatief en 450 positief beantwoord. Alle radars worden in meer of mindere mate beïnvloed door de inplanting van windturbines.

Voor Belgocontrol gaat het onder andere over verscheidene naderingsradars, volgradars en een meteorologische radar. Ook andere instanties baten radarinstallaties uit, er zijn controlesystemen voor de scheepvaart, enzovoort. Belgocontrol wisselt kennis en ervaring over de impact van windturbines uit met Defensie, maar de problematiek reikt dus verder. Men kan geen vaste straal bepalen waarbuiten de windturbines geen effect hebben op radars, vermits zelfs op een afstand van tientallen kilometer een effect mogelijk is. De operationele impact op de luchtverkeersleiding vergt nadere studie met het oog op het voorzorgsprincipe. Windturbines hebben trouwens ook een impact op andere navigatie- en communicatieapparatuur. Voor

été délivré pour une quatrième. La raison en est l'habitat linéaire et la présence de l'aéroport. Les réflexions générées par les turbines à vent perturbent en effet les systèmes radar. Il est toutefois possible de construire une éolienne à proximité d'un radar puisque les réflexions sont fonction des matériaux utilisés et il peut y être remédié par la pose d'un enduit. Le type de radar joue également un rôle. Une autre solution consiste à équiper le radar d'une technologie tracker.

L'intercommunale Haviland souhaiterait construire trois éoliennes sur le terrain industriel de Westrode. Belgocontrol a toutefois rendu un avis négatif. Selon le ministre flamand Crevits, on continuera à examiner la possibilité de résoudre le problème par le recours à certains enduits.

Combien de demandes d'avis concernant la construction d'éoliennes ont donné lieu à un avis négatif ou positif de Belgocontrol? A proximité de quels radars se posent les problèmes? Quel est le rayon? Quels systèmes utilise Belgocontrol pour procéder à des simulations? Avec quelles entreprises travaille Belgocontrol? Existe-t-il en Belgique des études ou une expertise spécifiques concernant les interférences générées par les éoliennes et l'implantation de celles-ci? A-t-il été procédé à une comparaison avec la situation dans d'autres pays? Quelles solutions sont envisageables ou nécessaires aux yeux de Belgocontrol pour malgré tout autoriser la construction d'éoliennes à proximité d'un radar?

18.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il y a eu jusqu'ici un total de 492 demandes d'avis dont 42 ont fait l'objet d'un avis négatif et 450 d'un avis positif. Tous les radars sont influencés dans une certaine mesure par la présence d'éoliennes.

Concernant Belgocontrol, il s'agit, entre autres, de différents radars d'approche et de poursuite ainsi que d'un radar météorologique. D'autres instances utilisent aussi des installations de radars, il y a des systèmes de contrôle pour la navigation, etc. Belgocontrol procède à des échanges avec la Défense de connaissances et d'expérience en matière d'incidence des éoliennes mais la question est donc plus vaste. Il est impossible de définir un rayon bien précis en dehors duquel les éoliennes n'influencent pas les radars puisque leurs effets peuvent se faire ressentir jusqu'à une distance de plusieurs dizaines de kilomètres. L'incidence opérationnelle sur le contrôle aérien doit faire l'objet d'études plus approfondies dans l'optique du

de evaluatie van de impact van windturbines wordt gebruik gemaakt van verschillende computersimulaties en –programma's.

Daarbij wordt gekeken naar een hele reeks van mogelijke effecten van windturbines op de verschillende radarsystemen van Belgocontrol. Het gaat niet alleen om reflecties, maar ook om hoekfouten, schaduwzones, de zichtbaarheid van de turbines op de radarschermen en dergelijke meer. De effecten en methodes zijn gebaseerd op wetenschappelijke studies en de resultaten worden besproken met de operationele experts voor een gefundeerd advies.

Zowel Belgocontrol als Defensie beschikken over experts inzake de impact van windturbines op radars en hebben hierover samen twee studies bekostigd. Een Duitse firma heeft een studie gemaakt over de impact op navigatieapparatuur, de KU Leuven over de impact op de radar. Ook andere Belgische onderwijs- en onderzoeksinstituten houden zich bezig met deze materie. Binnen Eurocontrol neemt Belgocontrol actief deel aan een internationale werkgroep over dit onderwerp. Deze werkgroep, die uit burgerlijke en militaire experts uit verschillende Europese landen bestaat, heeft een uitgebreide studie ter zake laten uitvoeren door een Britse firma.

Op basis van die studie is Eurocontrol bezig een document op te stellen over een geharmoniseerde Europese aanpak voor het bestuderen van de impact van turbines op bewakingssystemen. Daarnaast worden er nog andere studies en ervaringen tussen verschillende landen uitgewisseld. Belgocontrol neemt deel aan de International Civil Aviation Organisation-werkgroep, die de impact van turbines op de navigatie onderzoekt.

Momenteel is er een consensus dat het zeer moeilijk is om windturbines toe te laten in de omgeving van een radar. Er zijn bepaalde technologische ontwikkelingen die dit toch mogelijk moeten maken, maar die bevinden zich nog in de experimentele fase. Belgocontrol volgt de wetenschappelijke ontwikkelingen op de voet. Wij hopen dat er snel positieve resultaten zijn in het belang van de veiligheid en van de groene energie.

18.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Ik ben niet ontevreden over dit antwoord. Van de 492 aanvragen kregen er maar 42 een negatief antwoord. Dat heeft mij aangenaam verrast.

principe de précaution. Les éoliennes produisent d'ailleurs aussi des effets sur d'autres appareils de navigation et de communication. Ces effets sont évalués à l'aide de différents logiciels et de simulations informatiques.

On étudie à cet égard toute une série d'effets potentiels des éoliennes sur les différents systèmes radars de Belgocontrol. Il ne s'agit pas uniquement de réflexions mais également d'erreurs d'angle, de zones d'ombre, de la visibilité des turbines sur les écrans radars, etc. Les effets et les méthodes sont basés sur des études scientifiques et les résultats sont examinés avec le concours d'experts opérationnels afin de parvenir à un avis étayé.

Tant Belgocontrol que le département de la Défense disposent d'experts en matière d'incidence des éoliennes sur les radars et ont financé conjointement deux études à ce sujet. Une société allemande a étudié l'incidence sur l'équipement de navigation et la KU Leuven l'incidence sur le système radar. D'autres instituts d'enseignement et de recherche étudient également cette matière. Au sein d'Eurocontrol, Belgocontrol participe activement à un groupe de travail international dédié à cette matière. Ce groupe de travail, constitué d'experts civils et militaires issus de plusieurs pays européens, a chargé une firme britannique de réaliser une vaste étude sur la question.

Sur la base de cette étude, Belgocontrol établit actuellement un document visant à définir une approche européenne harmonisée dans le cadre de l'étude de l'incidence des turbines sur les systèmes de surveillance. En outre, d'autres études et expériences sont encore échangées entre différents pays. Belgocontrol participe au groupe de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui étudie l'incidence des turbines sur la navigation.

Actuellement, tout le monde s'accorde pour dire qu'il est très difficile d'admettre des éoliennes aux abords d'un radar. Certaines évolutions technologiques doivent toutefois le permettre mais celles-ci se situent encore à un stade expérimental. Belgocontrol suit attentivement les évolutions technologiques. Nous espérons que des résultats positifs pourront rapidement être obtenus dans l'intérêt de la sécurité et de l'énergie verte.

18.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Je suis somme toute assez satisfaite de cette réponse. Sur un total de 492 demandes, 42 seulement ont fait l'objet d'un avis négatif. Voilà qui me surprend agréablement.

Ik heb onlangs een beurs over windenergie bezocht en heb daar kunnen vaststellen dat er hard gewerkt wordt aan nieuwe ontwikkelingen, ook wat betreft radartechnologie. Die ontwikkelingen zullen snel gaan. Op dit moment zijn er nog niet veel windturbines. Als Eurocontrol en de ICAO-werkgroep daar echter verder aan werken, zal er in de toekomst nog veel verbeteren.

18.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik ben ervan overtuigd dat de wetenschap oplossingen zal vinden. Het gaat over een vrij nieuw probleem en er wordt volop gewerkt aan oplossingen. Het is dus een kwestie van tijd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering is gesloten om 18.53 uur.

Je me suis rendue récemment dans une bourse sur l'énergie éolienne et j'ai pu constater que l'on travaille d'arrache-pied à de nouveaux développements, également en ce qui concerne la technologie radar. Les évolutions seront rapides. Il n'y a actuellement pas encore beaucoup d'éoliennes. Mais si Eurocontrol et le groupe de travail OACI vont de l'avant, la situation s'améliorera beaucoup à l'avenir.

18.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: (*en néerlandais*): Je suis convaincu que la science trouvera des solutions. Il s'agit d'un problème qui est apparu récemment et on recherche activement des solutions. C'est donc une question de temps.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 53.