

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

van

MAANDAG 02 JUNI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 02 JUIN 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de problematiek van de tijdens de dienst geflitste hulpverleningsvoertuigen" (nr. 4659)
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de naleving van het verkeersreglement door ziekenwagens en voertuigen van de brandweer" (nr. 5094)
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de erkenning van ambulancediensten" (nr. 5588)

01.01 Kattrin Jadin (MR): Naar aanleiding van een incident dat zich heeft voorgedaan in de regio Luik, zou ik het willen hebben over het probleem van de processen-verbaal wegens snelheidsovertredingen tegen voertuigen van de hulpdiensten. Ik wilde mijn vraag eerst richten aan uw collega van Volksgezondheid.

Vindt u het normaal dat de boete gehandhaafd wordt wanneer het om een ambulance gaat die uitrukt voor een interventie?

Het argument van de politie is dat alleen de zwaailichten aan waren! Wat is uw mening hierover, en welke pistes kunnen er worden onderzocht?

01.02 Brigitte Wiaux (cdH): Verscheidene voertuigen van de DBDMH-diensten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werden geverbaliseerd wegens snelheidsovertredingen of omdat ze door een rood licht waren gereden. Bij elke grote brand rijden die voertuigen in een colonne. Op elk kruispunt houdt de commandowagen even halt, waarna de rest van de colonne volgt.

Het parket van Brussel heeft voor alle overtredingen vervolging ingesteld. Op grond van de inschrijving van die voertuigen bij de DIV kan er immers onmogelijk worden uitgemaakt of het gaat om interventievoertuigen.

Bevestigt u die informatie? Welke maatregelen zal u treffen? Zou men voor die voertuigen niet kunnen voorzien in een bijzondere vermelding in de registers van de DIV?

Ik kom tot mijn tweede vraag. Om verwarring te voorkomen wordt er op de officiële ziekenwagens de vermelding '100' of 'Brandweer' aangebracht.

Volgens de technische richtlijnen van de FOD Mobiliteit is elk voertuig dat uitgerust is om zieken te vervoeren, een ziekenwagen.

Dient er geen onderscheid gemaakt te worden tussen ziekenwagens van de spoedgevallendiensten en voertuigen voor ziekenvervoer?

01.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Ik wil mevrouw Wiaux erop wijzen dat de processen-verbaal waarvan sprake werden opgemaakt op grond van artikel 37.4 van de wegcode, dat stelt dat een prioritair voertuig het rood licht enkel mag voorbijrijden na te hebben gestopt.

Mevrouw Jadin, de knipperlichten en het geluidstoestel moeten gelijktijdig gebruikt worden met het oog op de veiligheid van de andere weggebruikers.

Volgens mij moeten die twee verplichtingen behouden blijven, maar ik wijs erop dat de parketten de processen-verbaal in voorkomend geval kunnen seponeren.

Ik wil mevrouw Wiaux erop attenderen dat de parketten, ingevolge een omzendbrief van het College van procureurs-generaal, met de omstandigheden rekening kunnen houden, indien voertuigen van de hulpdiensten wegens overdreven snelheid op kruispunten geflitst worden.

Bij de inschrijving van ambulances of brandweerwagens wordt er in het repertorium van de DIV een bijzondere vermelding ingeschreven: AZ of SC voor ambulances en BF voor brandweerwagens.

Die gegevens staan ook op het inschrijvingsbewijs van die voertuigen vermeld. Wanneer de politiediensten de foto's analyseren en de processen-verbaal aan het parket verzenden, zouden ze het parket dus moeten kunnen laten weten dat het om interventiewagens gaat.

Mevrouw Wiaux, de organisatie van het ziekenvervoer is een bevoegdheid van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid. Op grond van de huidige regelgeving mogen alle voertuigen die als ziekenwagen geregistreerd zijn, evenwel gebruik maken van de signalisatie voor prioritaire voertuigen. Voor de sector van de medische hulpverlening vinden we op de lijst de voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst 100 en de ziekenwagens terug.

Het is aan de centra voor autokeuring om na te gaan of een voertuig als ziekenwagen geregistreerd is en de klassieke uitrusting van een ziekenwagen bevat (plaats en bevestigingspunten voor een brancard, ondoorzichtige zijruiten en het opschrift 'ambulance').

Indien men de prioritaire signalisatie van de ziekenwagens tot bepaalde categorieën wil beperken, moeten de artikelen 28 en 43 van het Technisch Reglement van de voertuigen worden gewijzigd. De wenselijkheid om die signalisatie te beperken of te wijzigen moet worden getoetst door de voor het beheer van de volksgezondheid en het ziekenvervoer bevoegde autoriteiten en door de betrokken actoren, zoals het Rode Kruis.

Het feit dat prioritaire voertuigen uitgerust zijn met die prioritaire signalisatie rechtvaardigt uiteraard niet dat daar misbruik van zou worden gemaakt.

01.04 **Katrin Jadin** (MR): Ik heb nota genomen van wat u zei over het verplichte gelijktijdige gebruik van de zwaailichten en de sirene. Blijkbaar werden de boetes toch gehandhaafd, ondanks de omzendbrief die u aanhaalde. Ik dank u in ieder geval voor die toelichtingen.

01.05 **Brigitte Wiaux** (cdH): Ik dank u voor uw antwoord, zelfs al waren bepaalde gegevens zeer technisch. Over de officiële erkenning van de ambulances zal ik ook de minister van Volksgezondheid ondervragen.

01.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Ik kan u een kopie bezorgen van die *omzendbrief* van het College van procureurs-generaal.

Het incident is gesloten.

01.07 **De voorzitter** : De vragen nrs 4681 van mevrouw Lejeune, 4831 van de heer Crucke en 4832 van mevrouw Almaci worden ofwel uitgesteld, ofwel omgezet in schriftelijke vragen.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Georges Gilkinet** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "zijn voorstel om het toegelaten alcoholgehalte voor jonge chauffeurs op 0,2 promille te leggen" (nr. 4839)

- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

over "het alcoholgehalte voor jonge chauffeurs" (nr. 4851)

- mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toegelaten alcoholgrens voor jongeren" (nr. 4914)

De **voorzitter**: De vraag nr. 4851 van de heer Crucke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): In april kondigde u aan dat u van plan was het toegelaten alcoholgehalte voor jonge bestuurders op 0,2 promille te brengen. Bedoeling is uiteraard het – vooral tijdens het weekend - hoge percentage verkeersdoden bij jongeren te verlagen. Desalniettemin is deze aankondiging contraproductief en stigmatiserend ten opzichte van het betrokken publiek, tenzij de beperking uitgebreid wordt tot alle bestuurders en tot alle stoffen onder invloed waarvan rijden gevaarlijk is.

Op grond van welke studie en in overleg met welke actoren hebt u dat voorstel uitgewerkt? Bent u van oordeel dat uw voorstel verenigbaar is met het principe dat alle burgers gelijk zijn voor de wet, en jonge chauffeurs op hun verantwoordelijkheid kan wijzen? Welke andere maatregelen overweegt u om de mobiliteit van jongeren te verbeteren en om hun veiligheid te garanderen? Hoe ver is u anderhalve maand later met dat project gevorderd?

02.02 Ulla Werbrouck (LDD): De staatssecretaris kondigde onlangs aan dat men de toegelaten alcoholgrens voor jongeren die een voertuig besturen, zou terugbrengen tot 0,2 promille. Nadat er kritiek werd op uitgebracht, werd vervolgens gesproken van een maatregel voor alle onervaren chauffeurs. Het zou in elk geval eigenaardig zijn om in de toekomst met twee verschillende alcoholgrenzen te werken. Welke ervaring heeft een chauffeur echt nodig om te mogen rijden met een promille van 0,5 in plaats van 0,2? En wat verstaat men onder ervaring?

02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het is nooit mijn bedoeling geweest om de mogelijke invoering van de 0,2 promille-grens te beperken tot louter de jonge bestuurders. Het zou hierbij wel gaan om alle nieuwe bestuurders die een rijbewijs hebben dat nog niet ouder is dan twee jaar. Het is ook altijd mijn bedoeling geweest om de mogelijke invoering van de 0,2 promille samen te laten bestuderen met het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen, waarvan de ongevalbetrokkenheid dikwijls wordt onderschat.

We kunnen een aantal harde feiten niet negeren in dit debat. De Europese Commissie, de European Transport Safety Council, de staten-generaal voor de Verkeersveiligheid en de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hebben alle de 0,2 promille-grens voorgesteld voor nieuwe bestuurders. Heel wat studies bieden wetenschappelijke ondersteuning voor deze aanbeveling. Het gebrek aan rijervaring bemoeilijkt nu eenmaal de rijactiviteit. Wegens dat gebrek aan rijervaring heeft de 0,5 promille-grens een groter negatief effect op het rijgedrag van onervaren chauffeurs. Vanaf 0,2 promille is er ook al een licht effect dat voor niet-ervaren bestuurders evenwel veel groter is. Rijden onder invloed tijdens de weekendnachten en de daaraan verbonden risico's zijn meer van toepassing op de jonge bestuurders omwille van het gebrek aan ervaring, de vermoeidheid, het feit dat ze 's nachts rijden en het feit dat ze minder goed anticiperen op verkeerssituaties en risico's zelfs bewust negeren. Jonge bestuurders tussen 18 en 24 zijn twee tot drie keer meer vertegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Ongeveer 21 procent van de veroordeelden voor het rijden onder invloed is tussen 18 en 24 jaar oud, terwijl zij toch slechts 11 procent van de meerderjarige bevolking uitmaken.

Het argument dat jonge bestuurders nu al een veel duurdere verzekeringspremie moeten betalen of nu al zwaarder gestraft worden na een overtreding, is volgens mij alleen een bijkomende reden om voor deze bestuurders ook het toegelaten alcoholgehalte te verlagen. Door deze maatregel worden personen die zich in dezelfde situatie bevinden, ook op dezelfde manier behandeld. Dat heeft dus niets te maken met discriminatie of stigmatisering.

(Frans) Een verlaging van de alcohollimiet tot 0,2 promille lijkt aangewezen, omdat voor jonge bestuurders zonder rijervaring het effect van alcohol veel groter is, met een gevaarlijker rijgedrag tot gevolg. Ik denk ook dat een betere scholing en rijopleiding noodzakelijk zijn. Ik heb de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid gevraagd de rijopleiding te evalueren en bij te sturen.

02.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Hoe staat het met uw project in dat verband?

02.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De invoering van een alcohollimiet van 0,2 promille zit nog in de ontwerpfase. Ik moet nog met de beroepssector overleggen. De sector is zelf vragende partij en heeft het zelfs over nultolerantie. Tegelijk moeten de controlemiddelen op technisch vlak worden aangepast. De apparatuur waar we thans over beschikken, is niet gehomologeerd voor een limiet van 0,2 promille.

02.06 **Georges Gilkinet** (*Ecolo-Groen!*): Ik begrijp dat het niet uw bedoeling was een bepaalde groep te stigmatiseren, maar dat is uiteindelijk wel wat er gebeurd is als gevolg van uw aankondiging.

Men dient zich ervoor te hoeden een onderscheid te maken. Ik heb immers niet de indruk dat er een zo duidelijke correlatie is tussen alcohol en ervaring als u wel beweert. Ik wil de nadruk leggen op twee pistes: de voortgezette rijopleiding voor jonge bestuurders en de verbetering van het openbaarvervoeraanbod 's avonds en tijdens het weekend.

02.07 **Ulla Werbrouck** (LDD): Dit antwoord heeft mij heel wat bijgebracht, maar ik heb toch nog een paar bedenkingen. Het is hoe dan ook moeilijk om met twee verschillende alcoholgrenzen te werken. Als er dan ook nog een nultolerantie zou worden ingevoerd zijn er zelfs drie verschillende grenzen.

Ik vind het zeer interessant dat er een studie besteld is over het rijden onder invloed van drugs of medicijnen. Die is echt nodig.

Voor wie al twee jaar zijn of haar rijbewijs heeft, wordt de alcoholgrens opgetrokken tot 0,5 promille. Het probleem is dat sommige bestuurders dan al veel rijervaring hebben opgedaan, maar andere helemaal nog niet.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over de rotondes" (nr. 4915)**

03.01 **Ulla Werbrouck** (LDD): Het tijdschrift *De Verkeersspecialist* publiceerde op 1 april 2008 een studie waaruit bleek dat rotondes het wegverkeer voor alle weggebruikers veiliger maken behalve voor fietsers. Volgens de wegcode moeten er aan fietsers op rotondes een absolute voorrang worden gegeven. Het zou kunnen dat er hierdoor echter meer ongevallen gebeuren met fietsers op rotondes. Zal de staatssecretaris de gevolgen van deze maatregel voor fietsers onderzoeken? Zal hij een initiatief nemen om de wegcode te evalueren en aan te passen?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Tijdens een vorige commissievergadering werden hierover ook al vragen gesteld. De veiligheid van fietsers op rotondes is een complexe aangelegenheid. Omdat rotondes wel veiliger zijn voor automobilisten, maar niet voor fietsers, worden wegbeheerders voor een dilemma geplaatst. De problemen zijn niet te wijten aan de voorrangsregels zelf, maar wel aan de slechte toepassing ervan. Een van de oorzaken daarvan zou kunnen zijn dat de rotonde niet goed werd ingericht. Bovendien worden niet alle ongevallen met fietsers veroorzaakt door het niet-correct toepassen van de voorrangsregels.

De aanleg van rotondes is een bevoegdheid van de Gewesten en de gemeenten. Uit verschillende studies is gebleken dat de fietspaden die niet duidelijk afgescheiden worden van het autoverkeer, voor de meeste problemen zorgen, onder meer door dodehoekongevallen wanneer vrachtwagens rechts afslaan. Verkeersdeskundigen raden daarom aan om de fietsers te scheiden van de rest van het verkeer op de rotondes. Wanneer er veel fietsverkeer is, pleiten deze deskundigen voor klassieke kruispunten met verkeerslichten of ondertunneling. Het zijn dus niet de voorrangsregels die gewijzigd moeten worden, maar wel de inrichting en de signalisatie die moeten worden aangepast.

Voorzitter: de heer François Bellot

03.03 **Ulla Werbrouck** (LDD): Ik hoop dat de staatssecretaris bij het overleg met de Gewesten erop aandringt om bij de aanleg van nieuwe ronde punten ook aan de veiligheid van de fietsers te denken.

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Wij dringen er bij de wegbeheerders vooral op aan om op ronde punten een afscheiding aan te leggen tussen fietsers en het autoverkeer, omdat dit de veiligste en goedkoopste oplossing is.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in de gemeenten" (nr. 5002)**

04.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Een ministerieel besluit van 2002 voorzag in de veralgemening van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) tegen 1 juli 2004. De bedoeling van de maatregel was het fietsgebruik te bevorderen. De invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer is verplicht in alle eenrichtingsstraten waar de maximale toegestane snelheid lager is dan of gelijk is aan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte ten minste 3 meter is. In de andere gevallen blijft de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer mogelijk, maar is ze afhankelijk van veiligheidsoverwegingen. In bepaalde gemeenten wordt de weigering tot invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer echter tot principekwestie verheven. Uw voorganger op Mobiliteit had erop gewezen dat, volgens artikel 19 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, de Koning een speciale commissaris kon belasten met de uitvoering van de nodige werkzaamheden ter plaatse, wanneer de lokale overheid weigerde zelf verkeerstekens te plaatsen. Heeft u weet van andere gevallen van systematische weigering om het BEV in te voeren? Welke mogelijkheden hebben de gemeenten om in beroep te gaan tegen de gemeenten die de invoering van het BEV zouden weigeren? Bent u van plan een schriftelijke aanmaning te bezorgen aan de gemeente Eigenbrakel?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Hoewel er bij sommige gemeenten meer weerstand bestaat, zijn er bij mijn weten geen andere gevallen waarin er geweigerd werd om het beperkt eenrichtingsverkeer in te voeren. De aangehaalde argumenten hebben betrekking op de breedte van de rijbaan, de snelheid van het verkeer, de zichtbaarheid, de drukte en de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer, de parkeerregeling of de kruispunten. De procedure waarvan sprake in uw vraag, waarin artikel 19 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer inderdaad voorziet, werd nooit gebruikt, en is in het licht van de regionalisering van de bevoegdheden inzake de goedkeuring van aanvullende reglementen niet echt meer actueel. Sinds januari 2008 is de federale overheid inderdaad niet meer bevoegd voor het toezicht op die aanvullende reglementen.

Wat Eigenbrakel betreft, zou het een goede oplossing zijn het Waalse Gewest een brief te schrijven, opdat de inspectiedienst van de verkeerstekens de maatregelen neemt die hij aangewezen acht.

04.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Men heeft hier te maken met een systematisch verzet tegen het BEV. In mijn gemeente wordt het gebruik van de fiets ontmoedigd. Kunt u toch geen brief schrijven aan de gemeente Eigenbrakel? Gaat u daarmee uw bevoegdheid al te buiten?

04.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik zal zien wat ik kan doen, maar het toezicht op de gemeenten is een bevoegdheid van de Gewesten. Ik zal mij dus tot het Gewest wenden.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nachtvlucht voor rekening van de Belgische krijgsmacht van een vliegtuig dat theoretisch 's nachts niet mag opstijgen" (nr. 4875)**

05.01 **David Lavaux** (*cdH*): De omwonenden van de luchthaven hebben een groot aantal klachten ingediend over de bijzonder grote geluidsoverlast die veroorzaakt werd door het nachtelijk opstijgen van een Antonov 124 vanaf de kortste en de slechtst uitgeruste baan van de luchthaven, de beruchte baan 20. Op 5 april registreerde de geluidsmeter van het gemeentebestuur van Wezembeek-Oppem, die zich op het einde van baan 20 bevindt, om 01.20 uur 's ochtends 101,23 decibel bij het opstijgen van dat toestel. De omwonenden werd verteld dat die Antonov, die 392 ton woog bij het opstijgen, een individueel geluidsquotum van 86,1

heeft en dat het om een militaire vlucht ging. Het spreekt vanzelf dat zo een ontoelaatbare geluidsoverlast 's nachts, terwijl het individuele geluidsquotum 's nachts 12,0 bedraagt, vragen doet rijzen. Voor wiens rekening vloog dat vliegtuig? Waarom heeft men dat vliegtuig laten opstijgen, terwijl zulks wegens zijn geluidsniveau 's nachts verboden is op Brussel-Nationaal? Waarom is dat vliegtuig vanaf de kortste baan opgestegen en niet vanaf baan 25R? Werd die vlucht als een burgerlijke, een militaire of een humanitaire vlucht beschouwd? Moet men dit soort vliegtuigen, 's nachts én overdag, nog toelaten op Brussel-Nationaal? Heeft er een technische inspectie plaatsgevonden naar aanleiding van het opstijgen van dat toestel? Gebeurt er een administratief onderzoek naar de overtreding van het verbod voor Antonovs 124 om 's nachts te vliegen en zullen er sancties worden opgelegd?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De door u vermelde vlucht werd uitgevoerd door "Antonov Design Bureau". Het betrof een militaire vlucht die bijgevolg niet onder mijn bevoegdheid valt. Dat vliegtuig mag niet meer gebruikt worden voor burgervluchten tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Voor de meest lawaaierige vliegtuigen geldt er ook overdag een verbod, maar die beperking is niet van toepassing op militaire vluchten.

De keuze van de startbaan ligt volledig bij de piloot; hij beslist hierover in functie van de technische mogelijkheden van zijn toestel, de lading en de lokale omstandigheden. Hij kan vragen om een andere startbaan, als de hem toegewezen baan hem te kort lijkt.

Voor het overige verwijs ik u door naar de minister van Landsverdediging.

05.03 **David Lavaux** (cdH): Ik noteer dat militaire vliegtuigen niet aan dezelfde regels onderworpen zijn als burgervliegtuigen. Maar voor de mensen die die geluidshinder moeten verduren, maakt dat geen enkel verschil.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de follow-up van het vertrek van DHL uit Brussel naar Leipzig" (nr. 4876)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuiglawaaï" (nr. 5556)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het pseudo-akkoord betreffende het geluidshinderdossier" (nr. 5622)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de spreiding van de lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 5747)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het ongeoorloofde gebruik van baan 02 tussen 8 en 14 mei 2008" (nr. 5305)
- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de rechtvaardiging voor het intensieve gebruik van baan 02/20 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 5353)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5701)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voor augustus geplande werken op de luchthaven van Zaventem" (nr. 5397)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voor deze zomer geplande werken aan de start- en landingsbaan 25R" (nr. 5445)
- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geplande werken aan baan 25 R van de luchthaven tijdens de zomer van 2008" (nr. 5477)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werken op de startbaan 25R op Brussels Airport" (nr. 5554)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuigongeval op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 5634)
- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overmatig gebruik van piste 02/20 op de luchthaven Brussels Airport en de rampzalige gevolgen daarvan" (nr. 5657)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5687)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over

"het vliegtuigongeval op baan 20 in Zaventem" (nr. 5697)

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gevolgen van het ongeval met de Boeing 747 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5704)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02/20 op de luchthaven Brussels Airport en de catastrofale gevolgen daarvan" (nr. 5718)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Op vrijdag 23 mei 2008 ondervroeg ik u over de hinder die veroorzaakt wordt door vliegtuigen bij het landen op baan 02. Die hinder is de voorbije twee maanden enorm toegenomen.

Uit de cijfers van de ombudsdienst van de federale luchthaven blijkt dat er tussen 3 en 19 mei, gespreid over acht nachten, 206 toestellen 's nachts geland zijn. Soms vond de laatste landing pas om 01.30 uur plaats en een enkele keer was dat zelfs pas om 04.30 uur. Bovendien vliegen die vliegtuigen erg laag.

Waarom wordt de te korte baan 02 zo intensief gebruikt bij wind uit noordelijke of noordoostelijke richtingen, zelfs wanneer er niet zo'n sterke wind staat?

Zijn er objectieve redenen om die vliegprocedures te behouden?

Welke dringende maatregelen zal u treffen om de gebrekkige veiligheid te verhelpen?

Sinds het ongeval op 25 mei worden we door omwonenden gecontacteerd en wordt gevraagd dat de veiligheidsregels in acht zouden worden genomen. Van die baan mag niet opnieuw worden opgestegen voor we over de resultaten van het onderzoek beschikken.

06.02 Olivier Maingain (MR): Ik heb mijn mondelinge vraag over het intensieve gebruik van baan 02/20 ingediend nog voor het recente ongeval zich voordeed. Aansluitend bij de uiteenzetting van de experts hielden we een debat, waarvan de besluiten genoegzaam bekend zijn. In tegenstelling tot sommigen van zijn voorgangers, is de heer Schouppe bereid om van de veiligheid hét beoordelingscriterium voor het gebruik van de banen te maken.

Bent u bereid de windnormen die op arbitraire wijze werden vastgesteld te herzien? Als gevolg van die normen wordt baan 02/20 intensief en regelmatig gebruikt, terwijl het mogelijk zou zijn meer gebruik te maken van de banen 25R, 25L of 07, vooral in het weekend.

Gaat u ermee akkoord dat het gebruik van baan 02/20 wordt opgeschort tot de resultaten van het onderzoek naar het ongeval dat zich zo'n tien dagen geleden voordeed, bekend zijn?

06.03 Clotilde Nyssens (cdH): Mijn vraag nr. 5477 in punt 9 van de agenda heeft niet helemaal dezelfde strekking. Mijn vraag nr. 5657 die in punt 28 staat, gaat wel helemaal over hetzelfde onderwerp.

De **voorzitter**: De diensten hebben een onderscheid gemaakt tussen de vragen die betrekking hebben op de maatregelen die met het oog op de toekomst moeten worden genomen, en die samengebracht werden onder punt 9, en de vragen die rechtstreeks verband houden met het ongeval en met de gebeurtenissen van zondag jongstleden, die onder punt 28 werden gebundeld.

06.04 Clotilde Nyssens (cdH): Mijn vraag gaat in wezen over het onrechtmatige gebruik van baan 02/20.

Zal u op korte termijn rekening houden met het ongeval, al was het maar ten bewarende titel, in afwachting van het onderzoek waarover u het had?

Al de problemen doen zich voor sinds de historische windnormen, die dertig jaar lang van kracht waren, gewijzigd werden. Overweegt u op korte termijn de vroegere situatie weer in te voeren? Hoe zult u die normen en het concept "windstoot" definiëren?

De gemeenteraad Kraainem heeft trouwens een motie goedgekeurd waarin gevraagd wordt de historische windnormen weer in te voeren, maatregelen te nemen om die vliegtuigen over non-aedificandizones te laten vliegen en het overvliegen van de vliegtuigen niet op hun gemeente te concentreren. Zal het toekomstige plan de windnormen wijzigen? Met het ongeval is in elk geval aangetoond dat baan 02/20 duidelijk te kort is.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat alle vragen over de luchthaven, baan 02/20 en de geluidshinder nu gesteld worden. Alle aanwezige parlementsleden zullen dus de gelegenheid krijgen hun vragen te stellen.

Ik kom terug op punt 9/1 van de agenda.

06.05 Sonja Becq (CD&V - N-VA): Er is al heel wat commotie geweest over het vliegtuiglawaai rond Zaventem en de spreiding ervan. Premier Letermé en staatssecretaris Schouppe hadden een gestructureerde planning voor Zaventem klaar. Een van de elementen daarvan is de spreiding van het lawaai. Daarover zou een akkoord zijn binnen het kernkabinet. Er zouden onder meer een aantal stille nachten komen. Wij hopen dat aan de spreiding van het lawaai iets wordt gedaan, met respect voor het gelijkheidsbeginsel en rekening houdend met de veiligheidsnormen.

Wat is het resultaat van de besprekingen in de kern? Zullen overal dezelfde windnormen gelden, uiteraard binnen de internationaal vastgelegde marges? Welke afspraken werden gemaakt over het gebruik van de landingsbanen en werd daarover een akkoord bereikt met het Brussels Gewest?

06.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De staatssecretaris voerde gesprekken met DHL over de inperking van de nachtvluchten in het weekend, over het type vliegtuigen dat nog zou mogen worden gebruikt en over de uren waarop nog zou mogen worden gevlogen. Bedoeling is tot vier of zelfs vijf stille nachten te komen, zodat de hele buurt rond Brussel eventjes rust krijgt. Daarbij zou het aspect van de windnormen steeds meer gaan doorwegen. De staatssecretaris zei zelfs dat de wind belangrijker is dan het spreidingsaspect.

Wat zijn de resultaten van de besprekingen met DHL? Hoe wil men de geluidshinder spreiden uitgaande van de windrichting en rekening houdend met de nodige billijkheid?

06.07 Clotilde Nyssens (cdH): Luchthavenbeheerder BAC kondigt in een persmededeling aan dat de belangrijkste startbaan 25R van 4 tot 22 augustus 2008 wegens werken buiten gebruik zal zijn.

In februari 2008 hadden de luchthavenautoriteiten nog laten weten dat er voor 2008 geen sluitingen geprogrammeerd stonden. Ook op het forum van Brussels Airport van woensdag 14 mei 2008 werd daar niets over gezegd.

Voor de bewoners van de Oostrand is het onaanvaardbaar dat al het vliegverkeer in augustus 2008 wordt afgeleid naar de banen 02, 07 en 20.

Kunnen de banen niet volgens andere schema's gebruikt worden?

Waarom deelde men in februari 2008 mee dat er geen banen zouden gesloten worden?

Waarom werd daar op 14 mei niets over meegedeeld?

Waarom werd er geen overleg gepleegd met de burgemeester en de omwonenden?

Hoe zal u voorkomen dat alle vluchten boven de Oostrand geconcentreerd worden?

06.08 Luk Van Biesen (Open Vld): Van 4 tot 22 augustus 2008 zal men opnieuw werken uitvoeren aan de bovenlaag en aan de bebakening van de start- en landingsbaan 25 R in Zaventem. Ook zal de bouw van een tunnel onder de baan worden voorbereid. Verbeteringswerken juichen wij toe, maar in 2004 werd reeds gewerkt aan baan 25 R - de belangrijkste piste van de luchthaven - met als gevolg dat de gemeenten in de oostrand toen zeer veel overlast te slikken kregen. Ook al besef ik terdege dat de overlast er nu eenmaal bij hoort, toch krijgt een relatief klein aantal gemeenten in de oostrand de laatste weken weer zeer veel vluchten te verwerken, wat met de geplande werken nog exponentieel zou toenemen. Ik vind de plannen van de staatssecretaris op zich positief - vooral zijn aandacht voor het gebruik van de veiligste routes en banen - maar ik zou toch willen weten hoe de werken tussen 4 en 22 augustus concreet zullen worden opgevangen.

Hoe ziet men de voorlopige vervanging van baan 25R? Zal men, net als in 2004, alles via de oostrand laten verlopen? Is er geen beter overleg en direct contact met de getroffen gemeenten mogelijk, vermits de informatie nu ook weer via de pers is bekend raakt?

06.09 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik zal eerst antwoorden op de vragen van mevrouw Becq en de heren Baeselen, Laeremans en de Donnea.

Overeenkomstig het voorstel van premier Letermé stelde de kern zich als doel om te komen tot een nacht zonder opstijgende vliegtuigen tussen middernacht en 4 uur, voor zover dit te verenigen was met de economische leefbaarheid van DHL en van de andere luchtvrachtactiviteiten op Zaventem. Daarom werd mij gevraagd om overleg te plegen met DHL en de betrokken sector.

(Frans) Tijdens die onderhandelingen is gebleken dat de stille nachten van middernacht tot 04.00u 's ochtends economisch niet haalbaar zijn voor DHL.

Er zou een opstijgverbod kunnen worden ingevoerd tijdens de weekendnachten en een aanpassing van het preferentieel gebruikssysteem van de pistes zou het mogelijk maken twee extra nachten te bieden voor elke zone binnen de as van de pistes.

(Nederlands) Wanneer op donderdag- en maandagnacht een verschillende piste wordt gebruikt, zal iedereen in het verlengde van een piste vier opeenvolgende nachten zonder opstijgende vliegtuigen kennen. Voor dinsdag en woensdag moet men er dan voor zorgen dat men alterneert met maandag en donderdag. Strikt theoretisch komt onze benadering erop neer dat niemand bij westenwind twee opeenvolgende nachten vluchten boven zich heeft, dat er telkens een onderbreking is en dat men vijf opeenvolgende rustige nachten heeft. Naast de invoering van nachten zonder opstijgingen zou het geluidsquotum per beweging, de zogenaamde QC, tussen 23.00 uur en 06.00 uur kunnen worden verminderd van 12 naar 8 QC voor wat de opstijgingen betreft.

Het verslag van die bevindingen werd al voorgelegd aan de kern.

(Frans) Er moet in een werkgroep worden gepraat over het voorstel om op federaal vlak tot een globaal akkoord te komen over exploitatieprocedures.

(Nederlands) Indien wij de violen kunnen stemmen op federaal vlak, zal er met de Gewesten moeten worden gepraat over de punten die specifiek onder hun bevoegdheden vallen.

(Frans) In antwoord op de vraag van de heer de Donnea wil ik verduidelijken dat een nieuwe indeling van de landingsbanen sinds 12 januari uitgetest wordt voor de weekendvluchten. Vooraleer ze toe te passen moet er een evaluatie komen.

Wat het opstijgen van op baan 25R met linkse bocht betreft, is de luchtcorridor oostwaarts beperkt door de aanwezigheid van militair luchtruim verbonden dwingende regels en de verplichting om voldoende afstand te bewaren tussen aankomst en vertrek.

Er zal een werkgroep opgericht worden, bestaande uit vertegenwoordigers van Landsverdediging, Belgocontrol en het DGLV om alternatieven te bestuderen. Een mogelijke denkpiste zou erin bestaan de scheiding tussen het burgerluchtruim en het militair luchtruim te herzien.

Landingsbaan 02 werd gedurende verscheidene dagen in de maand mei goed gebruikt, wegens de westenwind die toen verscheidene dagen over het land waaide. Hezelfde fenomeen stellen we bijna elk jaar vast, maar dit jaar was die periode met westenwind niettemin uitzonderlijk lang.

De landingsprocedure op baan 02 is volstrekt veilig en conform de internationale normen.

Wat de keuze van de landingsbaan betreft, maakt Belgocontrol gebruik van luchtsnelheidsmetingen en de weersvoorspellingen, overeenkomstig een door het Directoraat-generaal Luchtvaart goedgekeurde procedure.

Die procedure voorziet op dit ogenblik in een maximum van 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind voor de banen 25 en 07 van de luchthaven.

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie formuleert de aanbeveling het geluid niet meer te gebruiken als beslissende factor voor de keuze van de te gebruiken baan wanneer de wind sterker is dan 5 knopen rugwind of 15 knopen zijwind. Door hogere waarden toe te passen wijken we dus al af van die aanbevelingen.

Ik heb begrip voor de klachten van de omwonenden van baan 02, maar ik denk niet dat we nog meer van de internationale aanbevelingen kunnen afwijken, vooral ook omdat opstijgen met rugwind ten koste gaat van de veiligheid en de geluidshinder en de uitstoot vergroot.

Dankzij de installatie van een ILS op baan 07L zou het aantal vliegbewegingen beter moeten worden verdeeld. Belgacom heeft me een eerste haalbaarheidsstudie bezorgd, maar een aantal technische punten moet nog worden uitgediept.

Wat het opstijgen van baan 25R betreft, is er al een zekere spreiding door de vele vliegroutes en zwenkingen volgens een bepaalde hoogte. Een aantal concentratiepunten moet nog worden bestudeerd, rekening houdend met de technische en operationele beperkingen die samenhangen met het luchtverkeersbeheer.

Daartoe zal een werkgroep met vertegenwoordigers van Belgocontrol, Defensie en het Directoraat-generaal Luchtvaart worden opgericht.

Op de vragen nrs 5634, 5657, 5687, 5697, 5704, 5718 antwoord ik het volgende.

(Nederlands) Bij het vliegtuigongeval van 25 mei ging het om een toestel van de Amerikaanse vrachtluchtvaartmaatschappij Kalitta Air. Deze maatschappij voert op niet-regelmatige basis voor rekening van DHL vluchten uit tussen New York en het Midden-Oosten, waarbij men een tussenlanding maakt in Brussel. Er is geen vast aantal vluchten per week, maar gemiddeld voert zij 25 tot 28 vluchten per maand uit via Brussel. De maatschappij bezit negentien Boeing 747-cargovliegtuigen en is in het verleden betrokken geweest bij een viertal kleinere incidenten. Het ongeval in Brussel is het eerste waarbij een vliegtuig verloren gaat.

In 2007 en in 2008 heeft de dienst Inspectie van het directoraat-generaal Luchtvaart een inspectie uitgevoerd in het kader van de internationale Safety Assessment on Foreign Aircraft-procedure. Er werd geen enkele tekortkoming vastgesteld. Kalitta Air staat ook niet op de lijst voor prioritaire controles van de Europese Commissie en de European Aviation Safety Agency. De maatschappij bezit tevens een toelating voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij negen controles op de goede naleving werd geen enkele tekortkoming vastgesteld. Ook de controle op de naleving van de voorschriften voor de grondoperaties leverde geen tekortkomingen op.

Nu het vliegtuig vrijgegeven is zullen de onderzoekers de lading wegen. Het parket beschikt over de *airway bill* met daarop een beschrijving van de lading.

(Frans) Bij de keuze welke banen er in Brussel worden gebruikt, moet Belgocontrol zich baseren op de schema's van het spreidingsplan. Daarbij moet rekening worden gehouden met de voorschriften die worden bekendgemaakt in de *Aeronautical Information Publication* en opgesteld worden in functie van de veiligheid van het luchtverkeer. Op grond van diezelfde factoren heeft Belgocontrol die 25^{ste} mei baan 20 gekozen als prioritaire piste.

De veiligheid van baan 02/20 en banen 07, 25L en R is gegarandeerd conform de normen van de ICAO. Wanneer de weersomstandigheden gunstig zijn, kan baan 02/20 op een perfect veilige manier gebruikt worden. Het is aan de piloot om uit te maken of de preferentiële baan, gelet op de kenmerken van zijn vliegtuig, geschikt is. Met het oog op de luchtvaartveiligheid kan hij evenwel vragen om een andere baan te gebruiken.

(Nederlands) Het onderzoek is nog volop aan de gang. Er kan momenteel dan ook geen uitsluitel gegeven worden over de oorzaak van het ongeval en evenmin over de gevolgen die aan dit ongeval gegeven moeten worden of over de vergoeding van de schade die onder meer de NMBS geleden heeft. Veel zal afhangen van de bevindingen van het onderzoek.

06.10 Olivier Maingain (MR): U heeft tal van elementen herhaald die u vorige week tijdens de hoorzitting in de commissie reeds had aangehaald.

Een aantal precieze vragen blijft evenwel onbeantwoord. Zal u bijvoorbeeld terugkomen op de windnormen zoals die werden vastgesteld vóór het spreidingsplan-Anciaux? Als men terugkomt op die normen, zal men inderdaad minder systematisch vliegtuigen doorschuiven naar baan 02/20. In werkelijkheid heeft men de windstoten en de windpieken aangewend om een aanzienlijk aantal vliegtuigen te laten opstijgen van of laten landen op baan 02/20, hoewel dat niet gerechtvaardigd was in het licht van de door de internationale regelgeving opgelegde windnormen.

U heeft daarenboven niets gezegd over het gebruik van baan 02/20, in afwachting van de conclusies van het onderzoek. Vorige week heeft de vertegenwoordiger van de piloten gepleit voor een verlenging van de oppervlakte die gebruikt wordt wanneer er zich bij het opstijgen een ongeval of incident voordoet. U heeft daarop geantwoord dat men de baan achter de spoorweg, of zelfs achter de weg zou moeten gebruiken. Maar het zou volstaan de lengte van de baan in te korten en de risicozone te verlengen. Wat vindt u daar van?

06.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Wat baan 02/20 betreft, heeft u herhaald wat u vorige week al zei.

Dit gezegd zijnde, heb ik nog steeds mijn twijfels over de lengte van de baan. Zelfs al stemt die overeen met de OACI-normen, u zal me niet kunnen overtuigen dat dat ongeval voorkomen had kunnen worden als de baan iets langer was geweest.

Ik vraag mij ook af wat te doen met het gewicht van de zware transportvliegtuigen : dient men ze geen afwijking toe te staan en vooral op hun aanvraag de procedure te verlichten?

Hoe dan ook, u probeert het overvliegen van dezelfde bewoners een beetje terug te dringen en ze slechts om beurten te penaliseren. Maar op langere termijn blijven we met een groot probleem zitten want de luchthaven is aangelegd naast dichtbevolkte zones van onze hoofdstad. De luchthaven is niet bedoeld om het vrachtvervoer te ontwikkelen. We zouden moeten evolueren in de zin van een "city airport" met een beperkt aantal bewegingen. Het zou vooral goed zijn mocht iedereen elke dag kunnen rekenen op een volledige nacht slaap. Wat de buurtbewoners betreft, moet u de komende dagen rekening houden met hun ongerustheid.

06.12 Clotilde Nyssens (cdH): U heeft niet geantwoord op mijn vraag over de werken in de maand augustus!

06.13 Sonja Becq (CD&V - N-VA): De staatssecretaris had het over stillere nachten, maar ook nadrukkelijk over het altemnerend baangebruik. Hij is blijkbaar op de goede weg om een gemeenschappelijk denkspoor uit te werken voor de nachtvluchten op voorwaarde dat men op federaal vlak gelijkgezind in het overleg met de Gewesten kan stappen. Ik ben blij dat er eerst een evaluatie komt van de tijdelijke weekendregeling die de situatie van de omwonenden wijzigt.

Het is inderdaad belangrijk om overal dezelfde windnormen te gebruiken. Ik begrijp dat de staatssecretaris de inwoners van de luchthaven gelijk wil behandelen. Uiteraard is de veiligheid prioritair, maar zonder de veiligheidsnormen of windnormen te overtreden wil hij het gebruik van de banen en routes spreiden. Daarnaast moeten ook de geluidsnormen verder worden verlaagd en de dagvluchten zoveel mogelijk gespreid worden.

06.14 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de werken van 4 tot 22 augustus.

06.15 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Ik zal eerst antwoorden op de vragen van de heer Maingain betreffende de windnormen en de windstoten. In Brussel werd afgeweken van de internationale normen. Ik heb verduidelijkt dat die normen strikt moeten worden toegepast. Wat het afronden van het onderzoek en de verlenging van de baan betreft, werd de vraag van de pilotenverenigingen te berde gebracht. De exploitanten en de diverse landen die hun luchthavens naar behoren moeten uitrusten treden het standpunt van die verenigingen echter vooralsnog niet bij. Wij passen de internationale norm toe. Indien die zou veranderen, zou ik vragen het nodige te doen.

Wat de afwijking voor de grote vliegtuigen betreft, mevrouw Snoy: het gaat om een procedure waarvan alle piloten van grote vliegtuigen die de luchthaven van Zaventem aandoen goed op de hoogte zijn.

U suggereerde de procedure te verlichten. Ik heb Belgacom gevraagd die mogelijkheid te onderzoeken. Wat het tweede punt betreft, wil u geen vrachtvervoer meer zodat de luchthaven 's nachts gesloten blijft. Die mogelijkheid werd niet besproken in het kader van de onderhandelingen met de huidige operatoren, want dat maakte geen deel uit van mijn opdracht. Bovendien ben ik uitgegaan van de vaststelling dat die activiteit goed is voor honderden of zelfs duizenden banen.

Het gaat om activiteiten waarvoor ongeschoold personeel kan worden ingezet en ik zou dus twee keer nadenken alvorens maatregelen te nemen die nadelig zouden kunnen zijn voor de werkgelegenheid in het Brussels Gewest.

Mevrouw Nyssens, de diensten van de luchthaven en de algemene directie van Belgocontrol hebben mijn aandacht gevestigd op de werken die in augustus en september gepland zijn.

Ik heb nog geen kennis van de procedures die zullen worden ingevoerd tijdens de werken. Natuurlijk zullen

de werken aan landingsbaan 20 een impact van geconcentreerd verkeer op baan 25 hebben en omgekeerd. Ik ben van plan het ILS te plaatsen op baan 07 om baan 02 te ontlasten bij oostenwind. Dat is misschien niet ideaal gelet op de bevolkingsdichtheid in het verlengde van die landingsbaan ten opzichte van de andere maar ik ga ermee door.

(Nederlands) De veiligheid is altijd het allerbelangrijkste, maar de normen daarvoor zijn natuurlijk hetzelfde voor alle gebieden rond de luchthaven. Het lijkt me logisch dat overal dezelfde windnormen worden toegepast. Natuurlijk zijn we afhankelijk van de weersomstandigheden. Daarom lijkt het mij aanvaardbaar om af en toe van baan te veranderen als de veiligheid daardoor niet in gedrang komt. Wat dit alternerend baangebruik betreft, moeten wij evenwel rekening houden met de meteorologische omstandigheden, het aantal omwonenden en de last die de omwonenden al voorheen hebben moeten dragen. Nu lijden sommige omwonenden echter aan het nimby-syndroom ('*not in my backyard*') en daar moet men absoluut van af.

De verschillende drukkingsgroepen mogen mij natuurlijk steeds raad geven, zolang deze maar correct en objectief is.

Wat de burgerluchtvaart betreft komen er strengere geluidsnormen en dit zowel 's nachts als overdag. Rekening houdend met de capaciteitsbeperkingen streven we een optimale spreiding van de vluchten na. Dit betekent dat er soms alternatieve routes moeten gekozen worden.

De vragen met betrekking tot de werken zal ik beantwoorden wanneer ik over de nodige informatie beschik. Alle omliggende bewoners zullen in ieder geval terdege geïnformeerd worden. De veiligheidsvoorschriften zullen bij deze werken zeer nauwlettend in het oog gehouden worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5033 van de heer Van Biesen is omgezet in een schriftelijke vraag.

07 **Vraag van mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de weldra opgebruikte nummerplaatcombinaties in de serie 3 letters-3 cijfers" (nr. 5095)**

07.01 **Brigitte Wiaux** (cdH): Binnen afzienbare tijd zullen alle mogelijke combinaties van drie letters en drie cijfers voor de nummerplaten wellicht op zijn.

Uw voorganger dacht eraan over te gaan naar de combinatie van drie cijfers gevolgd door drie letters. Naar verluidt zou de DIV echter overwegen geen gebruik te maken van nummers die met nul beginnen, om te voorkomen dat ze zouden verward met de oude nummerplaten die met O beginnen. De eerste nieuwe nummerplaat zou in dat geval '101AAA' zijn en niet '001AAA'.

Van welk soort plaat zal gebruik worden gemaakt eens alle combinaties gebruikt zijn? Klopt het dat de cijfercombinaties 001 tot 099 met om het even welke lettercombinatie in geen geval zullen worden gebruikt? Klopt het dat werd geweigerd de nummerplaat '001AAA' toe te kennen, hoewel de bijzondere retributie voor een gekozen voorkeurnummer werd betaald? Bent u van plan, wat de bijzondere nummerplaten betreft, andere mogelijkheden dan de combinatie van drie cijfers en drie letters mogelijk te maken?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*) : Wat de reeks cijfers van 001 tot 099 betreft, ze zal wel degelijk gebruikt worden.

De voorzitter van het directiecomité kan beslissen over het ogenblik waarop de reservering van een gepersonaliseerde nummerplaat aanvaard wordt. De timing zal afhangen van het begin van de invoering van nieuwe reeksen met drie cijfers gevolgd door drie letters in de loop van deze maand.

De eerste plaat van het nieuwe nummeringssysteem zal het teken "001 AAA" dragen. Er werd beslist dat ze uitgereikt zal worden door de DIV-site om de inschrijving van voertuigen via internet beter bekend te maken.

Een speciale inschrijving in de zin zoals u het begrijpt, wordt niet overwogen, de DIV wil immers de

technische kenmerken en de afmetingen behouden van de kentekenplaten en wil het ook houden bij de drie cijfers plus drie letters.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de preciaire situatie, veroorzaakt door de oneerlijke concurrentie van niet door de Staat erkende rijkschoolnetwerken" (nr. 4841)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de professionalisering van de rijopleiding" (nr. 5111)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oprichting van een steunfonds voor de financiering van autorijlessen voor jongeren" (nr. 5311)

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Sinds de staatssecretaris heeft gesproken over de professionalisering van de rijopleiding bestaat er onduidelijkheid over het systeem van de vrije begeleiding. Wij vinden dat dit systeem moet blijven bestaan, maar wel onder strengere voorwaarden. Wat zijn de plannen van de staatssecretaris ter zake?

08.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik had de heer Hervé Jamar, minister in de regering-Verhofstadt II, een vraag gesteld over een mogelijke verlaging van de btw teneinde de rijopleiding toegankelijker te maken voor jongeren. Hij antwoordde mij dat de Europese regelgeving een dergelijke verlaging niet mogelijk maakte en raadde mij aan de bevoegde minister van de nieuwe regering een vraag te stellen over de oprichting van een fonds voor de financiering van de rijopleiding voor jongeren. Ik wil u dan nu ook vragen of de oprichting van een dergelijk fonds mogelijk is en op welke manier dat eventueel zal gebeuren.

08.03 **De voorzitter** : De heer Clarinval is afwezig en kan zijn vraag nr. 4881 niet stellen.

08.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Nederlands): De bestaande rijopleiding zoals die werd ingevoerd in 2006, krijgt dikwijls kritiek. Er wordt gevraagd om een evaluatie en om een bijsturing van een aantal aspecten van de regeling. Mijn administratie bereidt momenteel de evaluatie voor. Deze nota zal binnenkort worden besproken in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid waarop ook de rijkschoolsector zal worden uitgenodigd. Er is echter ook een aantal dringende maatregelen nodig om onbedoelde effecten van de huidige rijopleiding recht te zetten. Blijkbaar ontstond er soort 'grijs' circuit van begeleiders die functioneren buiten de rijkschool, in het kader van de vrije opleiding en tegen betaling. Dat kan nooit de bedoeling geweest zijn van de vrije opleiding. Om misbruiken en deloyale concurrentie met de rij scholen tegen te gaan zullen we nu terugkeren naar het vroegere systeem: beperking van het aantal begeleiders en vermelding van hun naam op het voorlopig rijbewijs.

Nu kan het voorlopig rijbewijs onbeperkt worden verlengd zonder dat men een praktisch examen aflegt. Ook dat zal veranderen. De doelstellingen van de verkeersveiligheid moeten immers voorop staan: het afleveren van chauffeurs die op een veilige en sociaal verantwoorde manier rijden. Het gaat lang niet alleen over kennis van de verkeersregels en over technische voertuigbeheersing. Jongeren moeten zich bewust zijn van de verkeersrisico's en ongevalsituaties. Zij moeten ecologisch en defensief kunnen rijden en verstandige mobiliteitskeuzes kunnen maken. Ook de begeleiders in de vrije opleiding vragen trouwens wat meer deskundige input.

Het ligt niet in mijn bedoeling de vrije rijopleiding af te schaffen. Rijervaring speelt immers een belangrijke rol in de rijopleiding en dit element komt maximaal aan bod onder begeleiding. Een deskundige opleiding, in combinatie met een periode van rijervaring met begeleider, leidt echter tot betere resultaten, waarbij ook een deskundige opvolging moet mogelijk zijn tijdens de rijervaringperiode. Na het behalen van het rijbewijs zou er best nog een periode moeten gelden waarin de nieuwe bestuurder speciaal wordt gevolgd. We spreken dus best over het stappenrijbewijs.

De verkeersveiligheidsspecialisten zijn er nog niet uit welke rijopleiding het beste scoort op het vlak van verkeersveiligheid, meestal omdat er alleen maar basisopleidingen worden gegeven waarbij geen grote verschillen inzake effect op de verkeersveiligheid worden vastgesteld. Een rijbewijs in stappen lijkt de meeste kansen te bieden om de oververtegenwoordiging van vooral jonge mannelijke bestuurders in de ongevallenstatistieken te verminderen.

(Frans) Mijnheer Flahaux, met het antwoord dat u van de vorige regering gekregen hebt, wordt bevestigd dat het niet mogelijk is aan de eisen van de erkende rij scholen tegemoet te komen.

Uw alternatieve voorstel tot oprichting van een steunfonds voor de financiering van autorijlessen is zeker een interessante piste, die ik, net als andere pistes, zal bestuderen. Geen enkele oplossing mag echter bijkomende uitgaven meebrengen voor de staatskas.

Bovendien moet er rekening worden gehouden met de in het vooruitzicht gestelde staatshervorming waardoor de rijopleiding tot de bevoegdheid van de Gemeenschappen zou behoren.

08.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Wij zullen erover waken dat er schot in de zaak komt wat de oprichting van dat fonds betreft, of het nu voor of na de communautarisering is.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de schending van de privacy bij het parkeertoezicht" (nr. 5121)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de parkeerretributies" (nr. 5114)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het respect voor het privéleven in het kader van het beheer van de parkeerproblematiek" (nr. 5155)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de inning van parkeerretributies" (nr. 5347)

09.01 Guido De Padt (Open Vld): Alweer heeft een rechter de wijze waarop gemeenten verkeersboetes innen via privéfirma's, veroordeeld omdat deze laatste de informatie over de identiteit en de nummerplaten van de overtreeders op onrechtmatige wijze zouden verkrijgen. Wellicht hebben de rechters gelijk, want het KB voorziet niet in de toegang tot die informatie voor privébedrijven. De burgemeesters zijn ongerust en vragen duidelijkheid. Uw voorganger zou laten onderzoeken of en hoe het KB van 20 juli 2001 kan worden aangepast. Hoe ver staat het daarmee?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De uitbesteding van de inning van de verkeersboetes laat toe dat de politie zich op andere taken kan concentreren. Ik sluit mij aan bij de vragen die de heer De Padt heeft gesteld.

09.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Via de pers vernam ik dat over deze problematiek werd overlegd met Justitie, Binnenlandse Zaken en de privacycommissie. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het onderzoek naar de mogelijke aanpassing van het KB van 20 juli 2001? Welke maatregelen werden getroffen opdat de burger rechtzekerheid heeft, de gemeenten een parkeerbeleid kunnen voeren en de privacy van eenieder gerespecteerd wordt?

09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ondanks alle media-aandacht worden de meeste niet-betalers nog altijd veroordeeld zonder dat de rechter bezwaren uit over de wettelijkheid van de invorderingsprocedure. Toch volgt soms een vrijspraak op bepaalde juridische gronden. Een onderzoek vanwege de bevoegde overheidsadministratie heeft uitgewezen dat een wijziging van de reglementering inzake de toegang tot de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen(DIV) niet nodig is voor zover de gemeenten zich aan de procedure houden. De reglementering schrijft voor dat enkel gemeenteontvangers toegang hebben tot de DIV voor de inning van parkeerretributies. De gemeenten moeten hiermee wel degelijk rekening houden bij het afsluiten van concessieovereenkomsten met parkeerbedrijven. In de praktijk blijken gemeenten echter de identiteit van de houders van de nummerplaat met het oog op de invordering

door te geven aan het parkeerbedrijf. Ook moet er een juridisch onderscheid worden gemaakt tussen de inning van een parkeerretributie door de gemeente en de inning van parkeergeld door een parkeerbedrijf.

De reglementering inzake de DIV heeft het enkel over retributies. Dit alles maakt dat men maar beter de reglementering inzake de toegang tot de DIV aanpast aan de huidige realiteit van concessieovereenkomsten. Uit een overleg met alle actoren is gebleken dat men kan volstaan met een aanpassing van het KB waarbij ook toegang tot de DIV kan worden verleend voor het innen van parkeergeld op de openbare weg. Worden aldus gegevens opgevraagd bij de DIV, dan blijven de regels van de privacywetgeving van kracht. Een machtiging tot toegang wordt slechts verleend indien er voldoende waarborgen zijn voor een vertrouwelijk verloop van de procedure. In de concessieovereenkomsten kan ook bepaald worden dat de parkeerbedrijven de gegevens opvragen via de gemeenteontvanger.

(Frans) Ik zal toch antwoorden op de vraag van de heer Crucke. In feite zijn de vaststellingen die door de parkingwachters worden gedaan minder bewijskrachtig dan de door politieagenten gedane vaststellingen.

Rechters aanvaarden echter bewijzen die worden aangedragen door de gemeenten of door parkeerbedrijven. Er worden zelfs foto's genomen om de vaststellingen van de parkeerwachters te staven. De problematiek heeft meer betrekking op het statuut van de parkeerbedrijven en op de wachters die zij inzetten en valt dus onder de bevoegdheid van mijn collega van Binnenlandse Zaken.

Wat de problematiek betreffende de toegang tot databanken van nummerplaten betreft, wordt uitsluitend het betalend parkeren op de openbare weg beoogd.

Voor elke procedure voor de inning van het parkeergeld door parkeerbedrijven moeten garanties worden ingebouwd opdat de door de DIV ter beschikking gestelde gegevens enkel betrekking hebben op personen die het verschuldigde parkeergeld in het kader van een gemeentelijke concessie op de openbare weg niet hebben betaald en opdat de persoonsgegevens afdoende worden beschermd.

09.05 Guido De Padt (Open Vld): Men mag in deze kwestie niet over een nacht ijs gaan. Een wetgevend initiatief is echt nodig. Gemeenteontvangers die momenteel informatie doorgeven aan parkeerbedrijven, lopen immers het risico beschuldigd te worden van schendingen van de wetgeving op de privacy. Men moet deze materie dus strikt juridisch afbakenen. Verder maakt de staatssecretaris een onderscheid tussen retributies en parkeergelden, waarbij de huidige inningen van de gemeenten volgens mij gebaseerd zijn op de notie van retributie. Ook hier moeten duidelijke definities gegeven worden om juridische verwikkelingen of spitsvondigheden achteraf te vermijden.

09.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Gemeenten kunnen kiezen tussen het innen van retributies of van belastingen, waarbij belastingen niet kunnen worden gebruikt bij concessieovereenkomsten. Volgens mij gaat het dus enkel om retributies, maar het begrip parkeergeld is voor mij minder duidelijk.

Wat de toegang tot de gegevens van de DIV betreft, vraag ik mij af of dit aspect in voldoende mate werd nagegaan is met de privacycommissie. En heeft de staatssecretaris al enig idee van een timing inzake de voorgenomen aanpassingen?

09.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Nee, maar zodra er een akkoord is met alle betrokken actoren inzake de aanpassing van het KB, moet men uitgaan van nog drie bijkomende maanden voor de eigenlijke uitvoering. De toegepaste procedure kan verschillen van gemeente tot gemeente: is er sprake van parkeergeld of van een retributie, in welke mate wordt de gemeente nog betrokken de hele procedure, enzovoort. In ieder geval moet bij een ruimere toepassingsmogelijkheid op alle vlakken worden voldaan aan privacyvoorwaarden die gelijkaardig zijn aan wat de regel is in de gemeentebesturen.

09.08 Guido De Padt (Open Vld): Kan de staatssecretaris ons kennis geven van de tekst van het KB zodra die klaar is?

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste

minister over "de vluchten vanuit Brussel-Nationaal door de maatschappij Cargo B" (nr. 5184)

10.01 David Lavaux (cdH): De Belgische fullfreightmaatschappij Cargo B heeft twee Boeings 747-200 opgeleverd gekregen voor commerciële vluchten vanop Brussel-Nationaal.

Het eerste vliegtuig kreeg heel snel een certificatie van de Belgische overheden in weerwil van het heel negatieve advies van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Er werden overigens heel ernstige tekortkomingen gemeld in het dossier van het tweede vliegtuig. Maar in weerwil van het definitieve advies van bevoegde en erkende deskundigen heeft het DGLV het geluidscertificaat en de vluchttoelatingen uitgereikt.

Eigenaardig genoeg is het de milieudienst van de luchthavenexploitant die de geluidsquota van een toestel ten dienste van zijn eigen klanten neerwaarts gewijzigd heeft.

Sinds 14 februari 2008 zijn de nachtvluchten van Cargo B de regel geworden in Brussel.

Kunt u ons verduidelijken waarom de twee toestellen toegelaten werden door de directeur-generaal luchtvaart in weerwil van het negatieve advies van zijn eigen team deskundigen?

Om welke redenen werden de geluidsquota bij het landen neerwaarts herzien? Worden alle normen inzake veiligheid en geluid gerespecteerd wat de twee toestellen betreft? Waarom landen ze altijd 's nachts sinds 14 februari 2008?

Ten slotte, zou het niet gezonder zijn in de toekomst - en rekening houdende met de privatisering van Brussels Airport - de bevoegdheid voor het vastleggen van geluidsquota voor vliegtuigen terug te geven aan de federale overheid?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De Belgische luchtvrachtmaatschappij Cargo B Airlines bezit twee vliegtuigen van het type Boeing 747-200. De geluidsquota van de 00-CBA bedragen 11,7 voor de landingen en – hou u vast – liefst 51,9 voor de opstijgingen. Die van de 00-CBB bedragen respectievelijk 11,2 en 51,9. 's Nachts mogen die Boeings dus wel landen, maar niet opstijgen.

De hogere QC-waarden van het CBA-toestel zijn te wijten aan een berekeningsfout. Die werd intussen rechtgezet.

De twee ingevoerde toestellen zullen moeten voldoen aan de internationale regelgeving. De CBA beschikt tot september 2008 over een luchtwaardigheidsbewijs. Aan de CBB zullen in juli grote onderhoudswerken worden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Valérie De Bue.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "laagvliegende vliegtuigen boven het Pajottenland" (nr. 5253)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het sterk toegenomen aantal vluchten van lijnvluchtvaart boven 's Gravenbrakel" (nr. 5369)

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Enkele weken geleden had men in het westen van Vlaams-Brabant en in Oost-Vlaanderen al vragen bij het enorm toegenomen luchtverkeer. De staatssecretaris heeft de voorbije dagen laten weten dat de weersomstandigheden en de gevolgen van het incident in Zaventem daarbij een rol hebben gespeeld. Op het terrein vraagt men zich af of men na de Oost- en de Noordrand een oplossing zoekt in de Westrand.

De staatssecretaris heeft gezegd dat deze situatie incidenteel is. Kan hij dit nog eens formeel bevestigen?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik wil u meer uitleg vragen over de sterke toename van het aantal

vluchten op lage hoogte boven Hennuyères en 's Gravenbrakel. Houdt die toename verband met een tijdelijk probleem op de luchthaven? Werden de luchtcorridors herafgebakend in het kader van het dossier van de spreiding van de vluchten?

11.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In mei 2008 heeft men voor landingen heel regelmatig, maar niet permanent, van baan 07L gebruik gemaakt, een baan die niet uitgerust is met het ILS-systeem en die een aanvliegroute over het Pajottenland heeft. Het gebruik van deze baan strookte met de voorschriften en is in elk geval uitzonderlijk. Het was te wijten aan de oostenwind, die meestal met zich meebracht dat de toegelaten zijwind voor landingen op baan 02 werd overschreden. Zodra de weersomstandigheden het toelaten, wordt een andere configuratie gebruikt. De gebruikte procedures zijn de voorgeschreven procedures.

Het ongeval van Kalitta heeft tot gevolg dat baan 02/20 tijdelijk niet bruikbaar is. Bij oostenwind moeten daardoor alle vliegtuigen op baan 07 landen. Dit is niet altijd gemakkelijk. Tegen het einde van de week of begin volgende week zou baan 02 opnieuw operationeel moeten zijn.

(*Frans*) Gelet op het drukke verkeer moet de luchtverkeersleiding ervoor zorgen dat de toestellen in een bepaalde volgorde landen, met de nodige tussentijd. Als er meer vliegtuigen uw gemeente overvliegen, dan komt dat door de weersomstandigheden. De spreidingsprocedures werden al ruim een jaar niet meer veranderd.

11.04 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Uitzonderlijke omstandigheden zorgen inderdaad voor uitzonderlijke toestanden. Als baan 07L met ILS wordt uitgerust, zal het gegeven dat er 20 procent van het jaar een oostenwind staat, dan worden meegenomen in de discussie? Behoort een meergebruik tot de mogelijkheden?

11.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Dit is theoretisch mogelijk, maar bij oostenwind speelt niet enkel de landingsbaan een rol, maar ook de vertrekbaan. De langste baan, 07L, wordt dan ook gebruikt als startbaan. Er moet worden nagegaan of baan 07L ook als landingsbaan en baan 07R eventueel ook als opstijgingbaan gebruikt kan worden. Theoretisch kan het, maar om mogelijke ongelukken te vermijden kan er niet geland worden op baan 07L als er tegelijkertijd van op die baan opstijgende bewegingen plaatsvinden. Bij hoge trafiek kan het niet en moet er maximaal geland worden op baan 02 en opgestegen worden vanaf baan 07L. Het blijft dus een uitzonderlijke situatie, die nu nog eens verergerd werd door het ongeluk met de Kalitta.

11.06 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Het fundamentele probleem blijft het feit dat de luchthaven van Zaventem te dicht bij de hoofdstad van Europa ligt. De oplossing is: meer verkeer afleiden naar de luchthaven Brussels South Charleroi.

11.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Maar die luchthaven is 's nachts dicht!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5307 van mevrouw Snoy et d'Oppuers wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering in België van een kilometerheffing voor vrachtwagens" (nr. 5307)
- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van tolheffing op autosnelwegen" (nr. 5462)

12.01 **Valérie De Bue** (MR): In uw algemene beleidsnota geeft u aan dat de regering met de Gewesten een regeling wil invoeren om gebruik te maken van de door de Eurovignetrichtlijn geboden mogelijkheden om de vrachtwagens te doen betalen op grond van de afgelegde kilometers.

Vlaanderen was daar al voor gewonnen. Ook de Waalse regering gaf enkele dagen geleden haar

beginselakkoord over een heffing op grond van het aantal kilometer dat de vrachtwagens op de Belgische snelwegen afleggen. Ze herhaalde dat ze voorstander is van een forfaitaire heffing voor de andere voertuigen.

Terwijl minister Daerden een band legt tussen de twee soorten heffingen en een akkoord over de ene heffing ondergeschikt maakt aan een akkoord over de andere, lijkt de Waalse regering afstand te nemen van dat standpunt.

Wat is de stand van zaken van dit dossier? Bestaat er tussen de Gewesten een uitdrukkelijk akkoord in dit verband of ligt zo een akkoord in het verschiet? Wat is het tijdpad voor de invoering van zo een heffing?

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Uw vermoeden met betrekking tot mijn tevredenheid over de beslissing van de Waalse regering is gegrond. Dankzij die beslissing wordt een akkoord mogelijk tussen de drie Gewesten om op onze snelwegen een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Dat is een eerste stap. Op termijn zal de regeling eveneens rekening moeten houden met de vervuiling van de zone, met de plaats en met het uur van de verplaatsing. Het einddoel is dat elk type vervoer de kosten betaalt die het voor de gemeenschap veroorzaakt.

De Gewesten namen onderling contact op. De federale regering zal zo nodig haar steun verlenen en zal een actieve rol spelen in het Overlegcomité, wanneer het dossier wordt besproken. De federale regering zal het initiatief moeten nemen om uit de Eurovignetregeling te stappen zodra de kilometerheffing wordt ingevoerd.

Aangezien het beter zou zijn een vergelijkbare regeling te hebben in heel België, de hele Benelux en zelfs in het noorden van Frankrijk en in een deel van Duitsland, zal de federale regering alles in het werk stellen om de totstandkoming van zo een akkoord in de hand te werken. We hopen dat de regeling in 2011 zal kunnen ingaan.

12.03 **Valérie De Bue** (MR): Beide regelingen hangen dus samen?

12.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Maar ja! Als ik het me goed herinner, was dat een voorwaarde van het Gewest om ontvangstenderving op dat punt te voorkomen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5337 van de heer Crucke en vraag nr. 5536 van mevrouw Musin worden uitgesteld.

13 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voorwaarden voor het verkrijgen van het rijbewijs voor het besturen van een landbouwtractor" (nr. 5351)**

13.01 **Valérie De Bue** (MR): Ik werd aangesproken door een jongeman van 17 jaar, een landbouwerszoon, die het familiaal landbouwbedrijf wil overnemen en aan het examen voor het behalen van een rijbewijs voor landbouwtrekker (rijbewijs G) wil deelnemen.

Die jongeman heeft in zijn kindertijd een ongeval gehad en heeft daar een zwakke arm aan overgehouden. Hij kan dan ook het in de bijlage 5 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 gevraagde manoeuvre, namelijk het koppelen en loskoppelen van de aanhangwagen, niet uitvoeren. Voor dat manoeuvre is zelfs voor een perfect gezonde man een grote lichaamskracht nodig.

Kan de jongeman zijn rijbewijs G behalen zonder dat manoeuvre te moeten uitvoeren, wanneer hij een medisch attest overlegt? Het zou jammer zijn dat zijn professionele toekomstplannen wegens een minder belangrijk probleem worden gedwarsboomd, vooral omdat het gaat om een knelpuntberoep. Een landbouwer werkt zelden alleen in een landbouwbedrijf en kan zich laten helpen, en het is trouwens niet altijd nodig dat hij een aanhangwagen aan zijn trekker kan koppelen.

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs (gewijzigd door het koninklijk besluit van 1 september 2006) bepaalt de inhoud van het praktische

examen voor het behalen van het rijbewijs G, dat nodig is voor het besturen van landbouwtractoren.

De praktische proef bestaat inderdaad uit het aan- en afhaken van de aanhangwagen. Dit zijn immers belangrijke verkeersmanoeuvres bij het hanteren en beheersen van een landbouwtractor.

Hoewel ik alle begrip heb voor de geschetste situatie, kan ik moeilijk een afwijking van het koninklijk besluit toestaan. Ik verzoek u deze persoon aan te raden contact op te nemen met mijn administratie om de modaliteiten van het praktische rijexamen te onderzoeken met inachtneming van het reglementaire kader. Bezorg mij in voorkomend geval de nodige informatie en ik zal bemiddelen ten gunste van deze persoon.

13.03 Valérie De Bue (MR): Ik dank u. Ik zal een en ander aan de betrokkene bezorgen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5469 van mevrouw Schyns wordt uitgesteld.

14 Interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens tot de staatssecretaris voor Mobiliteit over "het aantal fraudegevallen in de rijexamencentra" (nr. 61)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Einde februari heeft de correctionele rechtbank van Antwerpen negentien jongeren veroordeeld voor fraude in de rijexamencentra in Kontich en Deurne. Examenfraude blijkt een lucratief handeltje te zijn bij voornamelijk allochtone jongeren, waarbij valse identiteitsdocumenten worden voorgelegd.

Na een schriftelijke vraag heb ik enkele cijfers gekregen. Deze gegevens zijn echter onduidelijk, waardoor het moeilijk wordt om te controleren of er gevolg werd gegeven aan de klachten. Vorig jaar zouden er 357 fraudepogingen zijn vastgesteld in 32 verschillende examencentra. Er werden slechts 95 aangiftes gedaan en in sommige centra gebeurt het nooit. Het grootste aantal fraudegevallen situeert zich in Brussel. Er wordt nauwelijks gevolg gegeven aan de instructies van de FOD Mobiliteit om steeds een klacht in te dienen. Ik heb ook cijfers gevraagd aan de minister van Justitie, maar ik kreeg geen antwoord. Ik vermoed dat er weinig gevolg wordt gegeven aan de klachten.

Fraude bij het afleggen van het rijexamen brengt de verkeersveiligheid ernstige schade toe. Waarschijnlijk zijn de gekende fraudegevallen slechts een fractie van het werkelijke aantal. De Brusselse politie zou bijna nooit tot vervolging overgaan. Er moet dan ook veel strenger worden gecontroleerd en er moet telkens aangifte worden gedaan als er fraude wordt vastgesteld. Anders zal het aantal fraudegevallen in de toekomst alleen maar toenemen.

Daarnaast blijkt ook dat men in sommige rijsscholen in Brussel wel in het Arabisch en in het Turks les kan volgen, maar niet in het Nederlands.

Is de staatssecretaris bereid om de controle strenger te maken en de centra te verplichten om systematisch aangifte te doen? Zal hij overleggen met de minister van Binnenlandse Zaken? Zal hij er bij de minister van Justitie op aandringen om daadwerkelijk te vervolgen in geval van fraude?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De heer Stevenheydens gaat uit van mijn antwoord op zijn schriftelijke vraag nr. 16 van 15 april 2008. In de commentaar bij de tabel daarin staat duidelijk dat het om het aantal fraudepogingen gaat, wat niet wil zeggen dat er effectief werd gefraudeerd en het rijbewijs dus op onrechtmatige wijze werd verkregen.

Volgens de examencentra zijn er weinig fraudes, gelet op de uitgevoerde controlemaatregelen. Het aantal fraudepogingen is ook niet gelijk aan het aantal klachten. Wanneer dezelfde persoon meerdere feiten pleegt, wordt dit blijkbaar als een enkele zaak beschouwd. Meestal kan de fraudeur wegvlugten, komt de politie niet ter plaatse en wordt er ook geen klacht genoteerd. Dat is met name zo in Anderlecht, waar de politie niet

meer ter plaatse komt.

De examinatoren moeten nu systematisch een klacht indienen bij de politie, zelfs indien de fraudeur niet meer aanwezig is. In geval van twijfel moeten de examinatoren aan de kandidaat vragen om op het einde van het examen handtekening, naam, adres en geboortedatum te vermelden op het resultatenblad, zodat men dit kan vergelijken met het identiteitsdocument. De examencentra kunnen bij de controle van de identiteit slechts zover gaan als de wet toelaat. Door het KB van 25 maart 2003 zijn zij verplicht het attest dat afgeleverd wordt bij verlies, diefstal of vernieling van de identiteitskaart, te aanvaarden. Dit attest moet een foto van de kandidaat en een stempel van de gemeente dragen. Onder andere dit attest blijkt fraudegevoelig te zijn. Ik wil dit met de minister van Binnenlandse Zaken bespreken om dergelijke fraude in te toekomst te vermijden.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Wat mij betreft zijn poging tot fraude en daadwerkelijke fraude beide even erg.

Dat de politie in Anderlecht niet gemotiveerd zou zijn om tot een interventie over te gaan, zou het examencentrum er niet van mogen weerhouden om effectief een klacht in te dienen.

Ik ben blij dat de staatssecretaris de problematiek met betrekking tot de attesten erkent en ik verwacht dan ook dat er hierop een strengere controle zal worden toegepast.

Bovendien hoop ik dat justitie deze zaken in de toekomst strenger zal vervolgen. Samen met collega Mortelmans dien ik hierover een motie in.

14.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik zou nogmaals willen beklemtonen dat de examencentra de instructie om steeds een klacht in te dienen reeds gekregen hebben.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bruno Stevenheydens en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens

en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit,

verzoekt de regering om de nodige maatregelen te nemen:

- de identiteitscontrole in de rijexamencentra strenger te maken;
- de examencentra op te dragen om conform met de richtlijnen van de FOD Mobiliteit steeds klacht neer te leggen bij fraude;
- in een daadwerkelijk vervolgingsbeleid op dat vlak te hanteren."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heer Jean-Jacques Flahaux.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

15 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het verplichte gebruik van elektronische remsystemen, ABS, ALR" (nr. 5742)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De opleggers van de vrachtwagens zijn uitgerust met performante remsystemen namelijk het antiblokkeersysteem (ABS), de lastafhankelijke remkrachtregeling (ALR) en/of het elektronisch beheersysteem. Dankzij deze tools kunnen opleggers veel beter remmen en dus een veel grotere veiligheid verzekeren. Om operationeel te zijn, moet de chauffeur ze door middel van kabels aansluiten op de trekker, wat niet altijd gebeurt, want de wet legt het niet op. Wat zal uw standpunt in dit verband om de veiligheid van onze wegen te bevorderen?

15.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Mijn voorganger antwoordde op 22 februari jongstleden al op een vergelijkbare vraag (schriftelijke vraag nr. 37). Wij hebben geen gegevens over het aantal voertuigen met ABS en/of EBS. Ook wanneer de ABS- en/of EBS-kabel niet aangesloten is, behoudt de tractorcombinatie haar volledige remvermogen. Onze technische reglementering bepaalt niet uitdrukkelijk dat de kabels aangesloten moeten zijn, want men gaat ervan uit dat als een voertuig met een dergelijk systeem is uitgerust, dat systeem per definitie effectief gebruikt wordt. Controles kunnen enkel worden uitgevoerd als het voertuig op de openbare weg gebruikt wordt, en moeten derhalve worden verricht door de politie of de wegcontroleurs.

15.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik zal het destijds door de heer Leterme verschaft antwoord nog eens lezen. We zouden aan de verzekeringsmaatschappijen kunnen vragen ons de verslagen over de ongevallen te bezorgen om te kunnen bepalen in hoeveel gevallen er niet tot de aansluiting werd overgegaan.

Het incident is gesloten.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Peter Luykx** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Europese richtlijn die kinderzitjes verplicht" (nr. 5775)
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de inning van boetes van buitenlandse overtredders" (nr. 5823)
- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van kinderen in de auto" (nr. 5828)

De **voorzitter**: De vragen nrs. 5775 van de heer Luykx en 5823 van mevrouw Lahaye-Battheu worden verdaagd.

16.01 **Valérie De Bue** (MR): Uit een recente studie over het gebruik van kinderzitjes blijkt dat bij 60 procent van de kinderen de veiligheidsgordel niet goed zou zijn vastgemaakt of de riem gewoonweg niet wordt gedragen. Overeenkomstig de reglementering dienaangaande moeten kinderen die kleiner zijn dan 135 centimeter nochtans vastgemaakt worden door middel van een aangepast veiligheidssysteem.

Meestal is het het kinderzitje zelf dat verkeerd wordt vastgemaakt. Het gebrek aan informatie en het complexe systeem zijn vaak gehoorde oorzaken. Heel wat ouders zijn zich niet bewust van het gevaar, menen dat het traject dat ze gaan afleggen te kort is, voeren aan dat het kind zelf geen gordel wil dragen of zeggen dat ze te weinig tijd hebben.

Welk gevolg zal u geven aan die studie? Zou er een informatie- en sensibiliseringscampagne op touw kunnen worden gezet? Zou er tevens overlegd kunnen worden met de Gemeenschappen, die bevoegd zijn voor onderwijs, teneinde de leerlingen en de ouders gevoelig te maken voor dat probleem? Zal u controles uitvoeren?

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*) : Men kan zich afvragen welke andere maatregelen nog genomen moeten worden om een verplichting te doen naleven die nochtans rechtstreeks verband houdt met het welzijn van de kinderen.

Het BIVV heeft een brochure voor de ouders, die elk jaar aangepast wordt: "Kinderen klikvast in de auto". In dit document vindt men de basisinformatie over het gebruik van de zitjes en de wetbepalingen ter zake. Er is een folder waarin dit document wordt samengevat : Kinderen in de auto? Klik ze altijd vast! Voor 2008-2009 worden 205.000 brochures verspreid, waarvan de helft rechtstreeks in de kraamklinieken.

Bovendien neemt het BIVV deel aan verscheidene "babybeurzen" waar ouders en toekomstige ouders vragen kunnen stellen en een praktische demonstratie over het plaatsen van autozitjes kunnen bijwonen.

Het BIVV heeft aan een opleiding voor verkopers van kinderzitjes deelgenomen. Het voert ook een 'gordeldier'-voorlichtingscampagne met affiches langs de autosnelwegen, televisiespotjes en acties in de scholen. Daarnaast werd een ludieke en interactieve website in het leven geroepen als steun voor de

onderwijzers, de ouders en ook de kinderen.

We doen erg ons best, maar we moeten de huidige acties en campagnes voortzetten en zelfs nog verder uitbouwen.

16.03 Valérie De Bue (MR): Diverse campagnes maar ook controles en boetes hebben het aantal bestuurders dat de veiligheidsgordel draagt, doen toenemen. Misschien dienen ook boetes te worden opgelegd wanneer de kinderen niet goed zijn vastgemaakt.

16.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Uw voorstel zal worden onderzocht.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.51 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de M. Jean-Jacques Flahaux.

01 Questions jointes de

- **Mme Katrin Jadin à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la problématique des véhicules de secours flashés en service" (n° 4659)**
- **Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "le respect du Code de la route par les ambulances et les véhicules des sapeurs-pompiers" (n° 5094)**
- **Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "l'agrégation des ambulances" (n° 5588)**

01.01 Katrin Jadin (MR) : Suite à un fait survenu en région liégeoise, je voudrais aborder la question des contraventions pour excès de vitesse dressés à l'encontre des véhicules de secours. J'avais d'abord pensé adresser ma question à votre collègue de la Santé publique.

Trouvez-vous normal de maintenir une amende quand il s'agit d'une ambulance en service ?

L'argument de la police est que seuls les gyrophares étaient allumés ! J'aimerais connaître votre avis et savoir quelles sont les pistes envisageables.

01.02 Brigitte Wiaux (cdH) : Plusieurs véhicules des services du SIAMU de Bruxelles-Capitale ont été verbalisés pour excès de vitesse ou franchissement d'un feu rouge. Pour tout incendie important, ces véhicules roulent en convoi. A chaque carrefour, la voiture de commandement marque un temps d'arrêt et le reste du convoi suit.

Le parquet de Bruxelles a poursuivi toutes les infractions car, sur base de l'immatriculation, à la DIV, rien ne permet de distinguer qu'il s'agit de véhicules d'intervention.

Nous confirmez-vous ces informations ? Quelles mesures comptez-vous prendre ? Ne pourrait-on penser, pour ces véhicules, à inscrire une mention particulière dans les registres de la DIV ?

J'en viens à ma deuxième question. Pour éviter toute confusion, les ambulances de secours officielles sont munies de l'inscription 100 ou Sapeurs-Pompiers.

Les prescriptions techniques du SPF Mobilité stipulent que tout véhicule équipé pour transporter des personnes malades est qualifié d'ambulance.

Ne faudrait-il pas faire une distinction entre les ambulances effectuant des services d'urgence et les véhicules de transport de malades ?

01.03 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je préciserai à Mme Wiaux que les procès-verbaux en question ont été dressés sur base de l'article 37.4 du code de la route qui traite du franchissement d'un feu rouge sans marquer l'arrêt.

Je préciserai à Mme Jadin que, par mesure de sécurité pour les autres usagers de la route, les feux

clignotants et l'avertisseur sonore doivent être utilisés simultanément.

J'estime nécessaire de maintenir les deux obligations mais je signalerai que les parquets peuvent, le cas échéant, classer sans suite les procès-verbaux.

Par ailleurs, Madame Wiaux, une circulaire du collège des procureurs-généraux précise que les parquets peuvent s'adapter aux circonstances quand des vitesses excessives de véhicules d'urgence sont enregistrées aux carrefours par les radars automatiques.

Pour l'immatriculation des véhicules de type ambulance ou d'incendie, une mention particulière est apportée dans le répertoire de la DIV : AZ ou SC pour les ambulances et BF pour les véhicules incendie.

Cette nomenclature est aussi indiquée sur les certificats d'immatriculation de ces véhicules. Lors de l'analyse des photographies et de la transmission des procès-verbaux au parquet, la police devrait pouvoir informer le parquet qu'il s'agit de véhicules d'intervention.

Madame Wiaux, l'organisation du transport sanitaire relève de la compétence de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique. Néanmoins, dans l'état actuel de la réglementation, tous les véhicules enregistrés en tant qu'ambulances sont autorisés à porter la signalisation prioritaire. Pour le secteur de l'aide médicale, la liste reprend les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100 et les ambulances.

Il revient aux stations d'inspection automobile de vérifier si un véhicule est enregistré en tant qu'ambulance et contient l'équipement classique de celle-ci (emplacement et points d'ancrage pour une civière, vitres latérales opaques et inscription « ambulance »).

Si on souhaite limiter la signalisation prioritaire des ambulances de certaines catégories, une modification des articles 28 et 43 du Règlement technique des véhicules s'impose. L'opportunité d'une limitation ou modification doit être évaluée par les autorités compétentes pour l'organisation de la santé publique et le transport sanitaire, et les acteurs concernés comme la Croix-Rouge.

La présence d'une telle signalisation à bord de véhicules prioritaires n'autorise évidemment pas un usage abusif.

01.04 Kattrin Jadin (MR) : J'ai bien entendu vos propos sur l'obligation et le maintien des gyrophares simultanément à la sirène. Il semble, cependant, que les amendes aient été maintenues en dépit de la circulaire que vous évoquiez. Je vous remercie en tout cas pour ces précisions.

01.05 Brigitte Wiaux (cdH) : Merci pour ces éléments de réponse, même si certains s'avèrent très techniques. Pour l'agrégation des ambulances, j'interrogerai aussi la ministre de la Santé.

01.06 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Je puis donner copie de cette circulaire du Collège des procureurs généraux.

L'incident est clos.

01.07 Le président : Les questions n^{os} 4681 de Mme Lejeune, 4831 de M. Crucke et 4832 de Mme Almaci sont soit reportées, soit transformées en questions écrites.

02 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "sa proposition de fixer à 0,2 pour mille le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 4839)**
- **M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le taux d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs" (n° 4851)**
- **Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes" (n° 4914)**

Le président : La question n° 4851 de M. Crucke est transformée en question écrite.

02.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : En avril, vous aviez annoncé votre intention de limiter à 0,2 le taux

d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs. Il s'agit évidemment de lutter contre le taux de décès au volant des jeunes, notamment pendant les week-ends. C'est pourtant une annonce contre-productive et stigmatisante pour le public concerné, à moins d'élargir cette limitation à tous les conducteurs et de s'occuper également des autres substances dangereuses au volant.

Sur base de quelle étude et en concertation avec quels acteurs avez-vous élaboré cette proposition ? Estimez-vous cette proposition compatible avec l'égalité des citoyens devant la loi et de nature à responsabiliser les jeunes conducteurs ? Quelles autres mesures envisagez-vous pour améliorer la mobilité des jeunes et garantir leur sécurité ? Un mois et demi plus tard, où en est donc ce projet ?

02.02 Ulla Werbrouck (LDD) : Le secrétaire d'État a annoncé récemment que le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs serait ramené à 0,2 pour mille. À la suite des critiques émises à propos de cette mesure, il a été question de l'étendre à tous les conducteurs inexpérimentés. Il serait en tout cas étrange d'utiliser à l'avenir deux taux minimums d'alcoolémie différents. De quelle expérience un chauffeur doit-il bénéficier pour pouvoir conduire avec un taux d'alcoolémie de 0,5 au lieu de 0,2 pour mille ? Et qu'entend-on par expérience ?

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je n'ai jamais eu l'intention de ne limiter l'éventuelle instauration du taux d'alcoolémie de 0,2 pour mille qu'aux jeunes conducteurs. Je visais en revanche tous les nouveaux conducteurs possédant un permis de conduire délivré il y a moins de deux ans. J'ai également toujours eu l'intention de faire examiner l'éventuelle instauration des 0,2 pour mille en parallèle avec la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments dont l'implication dans les accidents est souvent sous-estimée.

Certains faits établis ne peuvent être niés dans ce débat. La Commission européenne, le European Transport Safety Council, les états généraux de la sécurité routière et la Commission fédérale pour la sécurité routière ont proposé de porter la limite à 0,2 pour mille pour les nouveaux conducteurs. De nombreuses études scientifiques étayaient cette recommandation. Le manque d'expérience rend incontestablement la conduite plus difficile. Étant donné ce manque d'expérience, l'effet négatif sur la conduite est plus marqué, lorsque la limite de 0,5 pour mille est atteinte, chez les conducteurs inexpérimentés. À partir de 0,2 pour mille, un léger effet est déjà perceptible et il est beaucoup plus important chez les conducteurs inexpérimentés. La nuit pendant le week-end, la conduite sous influence et les risques qu'elle comporte concernent davantage les jeunes conducteurs qui sont moins expérimentés et subissent les effets de la fatigue, roulent de nuit, anticipent moins aisément les situations et même ignorent délibérément les risques. Les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans sont représentés deux à trois fois plus dans les statistiques d'accidents. Environ 21 pour cent des conducteurs condamnés pour conduite sous influence sont âgés de 18 à 24 ans, contre seulement 11 pour cent de la population adulte.

À mes yeux, l'argument qui consiste à déclarer que les jeunes conducteurs sont actuellement déjà tenus de payer des primes d'assurance plus élevées ou qu'ils sont déjà punis plus sévèrement pour une infraction plaide également en faveur d'un abaissement du taux d'alcoolémie autorisé pour ces conducteurs. Cette mesure permet de traiter d'une façon équivalente des personnes confrontées à une même situation et n'entraîne dès lors aucune forme de discrimination ou de stigmatisation.

(*En français*) Un taux plus faible de 0,2 grammes semble être requis dès lors que le manque d'expérience des nouveaux conducteurs augmente la dangerosité de l'alcoolémie. Je crois aussi qu'une meilleure éducation et une meilleure formation à la conduite sont nécessaires. J'ai demandé à la Commission fédérale de la sécurité routière d'évaluer et d'améliorer la formation à la conduite.

02.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Où en est votre projet en la matière ?

02.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : L'application d'un taux de 0,2 grammes par litre en est toujours au stade de projet. Je dois encore avoir des contacts avec le secteur professionnel. Celui-ci est demandeur, parlant même de la tolérance zéro. D'autre part, les contrôles doivent pouvoir être réalisés avec les adaptations techniques nécessaires. Le matériel que nous avons actuellement à notre disposition n'est pas homologué pour un taux de 0,2 grammes.

02.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je comprends que vous n'avez pas voulu stigmatiser un certain public mais c'est ce à quoi a mené votre annonce.

Il faut éviter de faire des distinctions car il ne me semble pas que l'effet de l'alcool soit autant corrélé que vous le dites à l'expérience. J'insisterai sur deux pistes de travail : la formation continue des jeunes conducteurs et l'amélioration de l'offre des transports en commun les soirs et les week-ends.

02.07 Ulla Werbrouck (LDD) : Votre réponse était particulièrement intéressante mais je souhaiterais formuler quelques réflexions supplémentaires. Il est en tout cas possible d'utiliser deux taux d'alcoolémie différents. Et si une tolérance zéro était instaurée, nous aurions même trois limites différentes.

Il est très intéressant, selon moi, qu'une étude ait été commandée sur la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments. Pareille étude est réellement nécessaire.

Le taux d'alcoolémie passera à 0,5 pour mille pour les automobilistes ayant un permis de conduire depuis deux ans déjà. Cependant, si certains conducteurs auront déjà acquis une expérience de conduite importante dans cet intervalle, d'autres n'en auront encore absolument aucune.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude sur les ronds-points" (n° 4915)

03.01 Ulla Werbrouck (LDD) : Dans son numéro paru le 1^{er} avril 2008, la revue spécialisée *De Verkeersspecialist* a publié une étude qui a fait apparaître que les ronds-points contribuent à une augmentation de la sécurité routière pour tous les usagers, sauf pour les cyclistes. Conformément au code de la route, les cyclistes ont la priorité absolue dans les ronds-points. Paradoxalement, il se pourrait que cette disposition du code soit à l'origine d'un nombre plus important d'accidents impliquant des cyclistes dans les ronds-points. Le secrétaire d'Etat compte-t-il analyser les effets de cette mesure pour les cyclistes ? Prendra-t-il une initiative pour évaluer et adapter le code de la route ?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Des questions ont déjà été posées à ce sujet au cours d'une réunion de commission précédente. La sécurité des cyclistes dans les ronds-points est une matière complexe. Les ronds-points étant plus sûrs pour les automobilistes mais non pour les cyclistes, les gestionnaires de la voirie sont placés devant un dilemme. Les problèmes qui se posent ne sont pas dus aux règles de priorité elles-mêmes mais bien au fait qu'elles sont mal appliquées. Le mauvais aménagement de certains ronds-points pourrait être une des causes de ces difficultés. En outre, tous les accidents dans lesquels sont impliqués des cyclistes ne sont pas provoqués par une mauvaise application des règles de priorité.

L'aménagement de ronds-points relève de la compétence des Régions et des communes. Il ressort de plusieurs études que la majorité des problèmes concernent les pistes cyclables qui ne sont pas clairement séparées des voies de circulation. Il s'agit notamment d'accidents dus à l'angle mort lorsque les poids lourds tournent à droite. C'est pourquoi les experts de la circulation conseillent de séparer les cyclistes du reste de la circulation dans les ronds-points. Lorsque les cyclistes sont nombreux, ils préconisent l'aménagement classique des carrefours par l'installation de feux de circulation ou l'aménagement d'un tunnel. Il ne convient donc pas de modifier les règles de la circulation mais bien l'aménagement et la signalisation.

Président : M. François Bellot.

03.03 Ulla Werbrouck (LDD) : J'espère que le secrétaire d'État insistera lors de la concertation avec les Régions pour qu'il soit également tenu compte de la sécurité des cyclistes lors de l'aménagement de nouveaux ronds-points.

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Nous insistons plus particulièrement auprès des gestionnaires de la voie publique pour qu'ils séparent les cyclistes de la circulation automobile dans les ronds-points, parce qu'il s'agit de la solution la plus sûre et la moins onéreuse.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'implantation des sens uniques limités (SUL) dans les communes" (n° 5002)

04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Un arrêté ministériel de 2002 prévoit la généralisation des sens uniques limités (SUL) pour le 1^{er} juillet 2004. Cette mesure vise à promouvoir l'usage du vélo. Sa mise en œuvre est obligatoire sur l'ensemble des voiries à sens unique de plus de trois mètres de largeur où la vitesse maximale autorisée est inférieure à 50 km/h. Dans les autres cas, la mesure reste possible mais dépend des impératifs de sécurité. Dans certaines communes, le refus d'implantation des sens uniques limités paraît cependant avoir été érigé en question de principe.

Votre prédécesseur à la Mobilité avait indiqué que, suivant l'article 19 de la loi relative à la police de la circulation routière, le Roi pouvait charger un commissaire spécial du gouvernement d'exécuter les travaux nécessaires sur place, lorsque l'autorité locale refuse de placer elle-même une signalisation.

Avez-vous connaissances d'autres cas de refus systématiques de mise en place de SUL ? Quelles sont les possibilités de recours contre les communes qui refuseraient l'implantation de SUL ? Allez-vous adresser une sommation écrite à la commune de Braine-l'Alleud ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je n'ai pas connaissance d'un autre cas de refus d'implanter des sens uniques limités (SUL), même si certaines communes se montrent plus réticentes. Les arguments évoqués sont la largeur de la chaussée, la vitesse du trafic, la visibilité, l'intensité et la composition du trafic motorisé, le type de stationnement ou les carrefours.

La procédure de l'article 19 de la loi relative à la police de la circulation routière que vous avez évoquée dans votre question existe, mais elle n'a jamais été mise en œuvre et n'est plus réellement d'actualité compte tenu de la perspective de régionalisation des compétences en matière d'approbation de règlements complémentaires. Depuis janvier 2008, l'autorité fédérale n'exerce en effet plus la tutelle sur les règlements complémentaires.

En ce qui concerne Braine-l'Alleud, la solution adéquate serait d'écrire à la Région wallonne afin que le service chargé de l'inspection de la signalisation prenne les mesures qu'il jugera opportunes.

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Ici, on est aux prises avec une opposition systématique aux SUL. On décourage l'utilisation du vélo dans ma commune. Ne pouvez-vous tout de même pas adresser une lettre à la commune de Braine-l'Alleud ? Est-ce déjà hors de vos compétences aujourd'hui ?

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je vais voir ce que je peux faire, mais la surveillance des communes est du ressort des Régions. C'est donc à la Région que je vais m'adresser.

L'incident est clos.

05 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le décollage de nuit d'un avion théoriquement interdit de vol de nuit pour le compte des forces armées belges" (n° 4875)

05.01 David Lavaux (cdH) : Nous avons eu connaissance de nombreuses plaintes de riverains de l'aéroport relatives au bruit particulièrement fort produit par le décollage de nuit d'un Antonov 124 sur la piste la plus courte et la moins bien équipée, la fameuse piste 20. Le 5 avril à 01.20 heure du matin, le sonomètre de l'administration communale de Wezembeek-Oppem, installé au bout de la piste 20, a enregistré le niveau de 101,23 décibels au décollage de cet Antonov 124. Il a été précisé aux riverains que cet appareil, d'un poids total de 392 tonnes au décollage, avait un quota de bruit individuel de 86,1 et qu'il s'agissait d'un vol militaire. Devant un tel niveau de bruit inadmissible la nuit, alors que la limite individuelle est de 12,0 comme quota de nuit, il est logique de se poser des questions. Pour le compte de qui volait cet avion ? Pour quelles raisons a-

t-on laissé décoller cet appareil, alors que son niveau de bruit lui interdisait d'opérer de nuit à Bruxelles-National? Pour quelles raisons est-il parti de la plus courte piste de décollage au lieu d'utiliser la piste 25R? Ce vol était-il considéré comme civil, militaire ou humanitaire? Ce type d'avion devrait-il encore être admis de jour comme de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National? Ce décollage a-t-il fait l'objet d'une inspection technique? Ce non-respect de l'interdiction de voler de nuit pour les Antonov 124 fait-il l'objet d'une enquête administrative et des sanctions sont-elles envisagées?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Le vol que vous évoquez a été opéré par "Antonov Design Bureau". Il s'agissait d'un vol militaire qui, par conséquent, ne ressortit pas à mes compétences. Cet avion n'est plus autorisé pour des vols civils entre 23 h 00 et 7 h 00. Une interdiction des avions les plus bruyants durant la journée est également de mise, mais cette restriction n'est pas applicable aux vols militaires.

Quant au choix de la piste de décollage, il appartient au pilote seul, en fonction des performances de son appareil, de son chargement et des conditions locales. Il peut demander de décoller d'une autre piste si la longueur lui semble insuffisante.

Pour le reste, je vous renvoie au ministre de la Défense.

05.03 David Lavaux (cdH): Je prends note du fait que les avions militaires ne sont pas soumis aux mêmes règles que les avions civils. Mais pour les gens qui doivent subir ces nuisances, cela ne fait aucune différence.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le suivi du transfert de DHL de Bruxelles vers Leipzig" (n° 4876)
- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien" (n° 5556)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le pseudo-accord concernant le dossier des nuisances sonores" (n° 5622)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la dispersion des nuisances sonores autour de Zaventem" (n° 5747)
- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation abusive de la piste 02 du 8 au 14 mai 2008" (n° 5305)
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les justifications de l'utilisation intensive de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5353)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5701)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux à l'aéroport de Zaventem en août" (n° 5397)
- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux prévus à la piste 25R cet été" (n° 5445)
- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la planification de travaux aéroportuaires à la piste 25 R durant l'été 2008" (n° 5477)
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux sur la piste de décollage 25R à l'aéroport de Bruxelles" (n° 5554)
- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accident d'avion à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5634)
- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation abusive de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National et ses conséquences dramatiques" (n° 5657)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5687)
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accident d'avion survenu sur la piste 20 à Zaventem" (n° 5697)
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conséquences de l'accident du Boeing 747 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5704)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National et ses conséquences catastrophiques" (n° 5718)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le vendredi 23 mai 2008, je vous adressais une question sur les nuisances occasionnées par les avions en procédure d'atterrissage vers la piste 02. Ce phénomène avait pris une grande ampleur depuis deux mois.

Les chiffres du service de médiation de l'aéroport fédéral font état de 206 atterrissages nocturnes pour huit nuits de survol entre le 3 et le 19 mai. Certains jours, ces mouvements durent jusqu'à 01 h 30 et parfois jusqu'à 04 h 30. De plus, les avions volent très bas.

Pourquoi utilise-t-on la trop courte piste 02 avec une telle intensité, dès que les vents sont au nord ou au nord-est, même quand ils ne sont pas forts?

Une raison objective peut-elle amener à maintenir ces procédures de vols?

Qu'allez-vous faire pour remédier d'urgence au défaut de sécurité?

Depuis l'accident du 25 mai, des riverains nous interpellent en demandant qu'on respecte la sécurité. La piste ne doit pas être remise en service pour les décollages avant de disposer des résultats de l'enquête.

06.02 Olivier Maingain (MR) : J'ai introduit ma question orale sur l'utilisation intensive de la piste 02/20 avant l'accident survenu dernièrement. Nous avons eu un débat à la suite des exposés des experts. Je ne dois pas revenir sur les constatations. Contrairement à certains de ses prédécesseurs, M. Schouppe accepte de faire de la sécurité le premier des critères d'appréciation pour l'utilisation des pistes.

Etes-vous disposé à revoir les normes de vent arbitrairement fixées pour amener une utilisation intensive et régulière de la piste 02/20 alors que les pistes 25R, 25L ou 07 pourraient être utilisées davantage, particulièrement le week-end?

Etes-vous d'accord que dans l'attente des conclusions de l'enquête sur l'accident survenu il y a une dizaine de jours, il y aura suspension de l'utilisation de la piste 02/20?

06.03 Clotilde Nyssens (cdH) : La question n° 5477 prévue au point 9 de l'agenda n'a pas tout à fait le même objet. En revanche, ma question n° 5657 prévue au point 28 ressemble à s'y méprendre à celles qui viennent d'être posées.

Le **président**: Les services ont opéré une distinction entre les questions au point 9 et les questions au point 28, les premières portant davantage sur les mesures à prendre à l'avenir et les dernières étant plus directement liées à l'accident et aux événements de dimanche dernier.

06.04 Clotilde Nyssens (cdH): Ma question porte essentiellement sur l'utilisation abusive de la piste 02/20.

Allez-vous dans l'immédiat tenir compte de l'accident qui s'est produit, ne fût-ce qu'à titre conservatoire, en attendant les enquêtes dont vous nous avez parlé?

Tous ces problèmes surgissent depuis que les normes de vent historiques, qui ont prévalu pendant trente ans, ont été modifiées. À brève échéance, n'envisagez-vous pas de revenir à la situation antérieure? Comment allez-vous définir ces normes ainsi que la notion de "rafale de vent"?

Le conseil communal de Kraainem a d'ailleurs adopté une motion demandant de rétablir les normes de vent historiques, de prendre des mesures afin de faire passer ces avions sur des zones *non aedificandi* et de ne pas concentrer le passage des avions dans leur commune. Le plan à venir modifiera-t-il les normes de vent? L'accident a au moins permis de montrer que la piste 02/20 est clairement trop courte.

Le **président**: Je propose que toutes les questions relatives à l'aéroport, à la piste 02/20 et aux nuisances sonores soient posées. Tous les parlementaires présents auront donc l'occasion de poser leurs questions. Je reviens au point 9/1 de l'agenda.

06.05 Sonja Becq (CD&V - N-VA) : Les nuisances sonores autour de Zaventem et la dispersion des vols ont déjà suscité beaucoup d'émoi. M. Leterme et M. Schouppe avaient arrêté un plan structuré pour Zaventem. La dispersion des nuisances sonores constitue un des éléments de ce plan qui aurait fait l'objet d'un accord au sein du cabinet restreint. Plusieurs nuits de quiétude seraient notamment prévues. Nous espérons que le problème de la dispersion des nuisances sonores sera résolu dans le respect du principe

d'égalité et des normes de sécurité.

Quel a été le résultat des discussions au sein du cabinet restreint ? Des normes de vent identiques seront-elles appliquées partout, dans les limites évidemment des marges internationales ? Quels accords ont été conclus à propos de l'utilisation des pistes d'atterrissage et qu'a-t-il été convenu à ce sujet avec la Région bruxelloise ?

06.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le secrétaire d'État a mené des discussions avec DHL sur la limitation des vols de nuit pendant le week-end, sur le type d'appareils qui pourrait encore être utilisé et sur les horaires autorisés. L'objectif est de parvenir à quatre voire cinq nuits de quiétude de sorte que toute la périphérie de Bruxelles bénéficie d'un peu de repos. L'aspect des normes de vent serait également de plus en plus déterminant en la matière. Le secrétaire d'État a même déclaré que le vent est un aspect plus important que la dispersion.

Quels sont les résultats des discussions avec DHL ? Comment les nuisances sonores seront-elles réparties en fonction de la direction du vent et dans le respect indispensable de l'équité ?

06.07 Clotilde Nyssens (cdH) : Un communiqué de l'exploitant aéroportuaire BAC annonce que la principale piste de décollage 25R sera fermée pour cause de travaux du 4 au 22 août 2008.

En février 2008, les autorités aéroportuaires précisait qu'aucune fermeture n'était programmée en 2008. Le mercredi 14 mai 2008, lors du forum de Brussels Airport, l'information n'a pas été communiquée. Pour les riverains de l'Oostrand, il est exclu que tout le trafic soit transféré, en août 2008, sur les pistes 02, 07 et 20.

D'autres schémas d'utilisation des pistes sont-ils prévus ?

Pourquoi cette information de février 2008 comme quoi aucune fermeture n'est programmée ?

Pourquoi aucune information n'a-t-elle été donnée le 14 mai ?

Pourquoi aucune concertation n'a-t-elle été organisée avec les bourgmestres et riverains ?

Comment allez-vous faire pour empêcher cette concentration des survols uniquement sur l'Oostrand ?

06.08 Luk Van Biesen (Open Vld) : Le revêtement et le balisage de la piste 25 R à Zaventem feront à nouveau l'objet de travaux du 4 au 22 août 2008. De plus, divers préparatifs concerneront la construction d'un tunnel sous la piste. Si nous nous félicitons de la réalisation de ces travaux, nous n'oublions toutefois pas que la piste 25 R, la principale de l'aéroport, en a déjà subi en 2004 et qu'à cette occasion, les communes de l'Oostrand ont été confrontées à des nuisances très importantes. Même si je conçois que ces nuisances sont inhérentes à la proximité d'un aéroport, je voudrais souligner qu'un nombre assez restreint de communes de l'Oostrand doivent à nouveau subir de très nombreux vols depuis quelques semaines et que les travaux prévus devraient encore renforcer exponentiellement cette tendance. En soi, les projets du secrétaire d'État sont positifs, surtout lorsqu'il s'agit d'utiliser les trajectoires et les pistes les plus sûres, mais je voudrais tout de même savoir en quoi consisteront les mesures visant à pallier les conséquences des travaux planifiés du 4 au 22 août.

Comment le remplacement provisoire de la piste 25R sera-t-il abordé ? Fera-t-on passer, comme en 2004, tout le trafic de cette piste par la périphérie est ? Etant donné qu'une fois de plus, les informations ont été communiquées par l'intermédiaire de la presse, une concertation améliorée et un contact direct avec les communes touchées ne sont-ils pas envisageables ?

06.09 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je répondrai en premier lieu aux questions de Mme Becq et de MM. Baeselen, Laeremans et de Donnea.

Conformément à la proposition du premier ministre, le conseil des ministres restreint s'est fixé un objectif précis : une nuit sans décollages entre minuit et quatre heures du matin à condition que ce soit conciliable avec la viabilité économique de DHL et des autres activités de fret aérien à Zaventem. C'est la raison pour laquelle il m'a été demandé de me concerter avec DHL et le secteur concerné.

(*En français*) Lors de ces négociations, il est apparu que les nuits silencieuses de minuit à 04 h 00 ne sont pas compatibles avec la viabilité économique de DHL .

Une interdiction de décollage pourrait être introduite pendant les nuits du week-end et une adaptation du système préférentiel d'utilisation des pistes permettrait d'offrir deux nuits supplémentaires pour chaque zone située dans l'axe des pistes.

(En néerlandais) L'utilisation de pistes différentes le jeudi et le lundi soir permettra aux riverains habitant dans le prolongement d'une piste de passer quatre nuits consécutives sans décollages. Pour le mardi et le mercredi, il s'agira d'alterner avec le lundi et le jeudi. D'un point de vue strictement théorique, notre proposition implique qu'aucune zone ne sera survolée pendant deux nuits consécutives par vent d'ouest, qu'une interruption sera prévue ainsi que cinq nuits calmes. En plus de ces nuits sans décollages, le quota de bruit par mouvement – le « QC » (Quota Count) – serait ramené de 12 à 8 QC entre 23 heures et 6 heures pour les décollages.

Un rapport de conclusions dans ce sens a déjà été soumis au cabinet restreint.

(En français) La proposition doit être discutée dans un groupe de travail afin d'arriver à un accord global au niveau fédéral sur des procédures d'exploitation.

(En néerlandais) Si nous parvenons à accorder nos violons au niveau fédéral, il conviendra de discuter avec les Régions des points qui relèvent plus spécifiquement de leur compétence.

(En français) En réponse à M. de Donnea, je précise qu'une nouvelle configuration de pistes est testée depuis le 12 janvier pour les vols du week-end. Une évaluation doit être faite avant son éventuelle application.

Concernant le décollage de la piste 25R avec virage à gauche, le couloir de décollage vers l'Est est restreint en raison de contraintes liées à la présence d'espaces aériens militaires et à l'obligation d'assurer un écart suffisant entre les arrivées et les départs.

Un groupe de travail constitué de représentants de la Défense, de Belgocontrol et de la DGDA sera mis sur pied en vue d'étudier des alternatives. Une piste à suivre serait de revoir la séparation entre les espaces aériens civil et militaire.

La piste 02 a bien été utilisée plusieurs jours au mois de mai, en raison d'un vent d'Est qui s'est maintenu plusieurs jours sur la Belgique. On constate le même phénomène presque chaque année, mais la longueur de cette période de vent d'Est fut néanmoins exceptionnelle cette année.

La procédure d'atterrissage sur la piste 02 est tout à fait sûre et répond aux standards internationaux.

Pour le choix de la piste, Belgocontrol utilise les mesures des anémomètres et les prévisions météorologiques conformément à une procédure approuvée par la Direction générale Transport aérien.

Cette procédure prévoit actuellement une limite de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour les pistes 25/07 de l'aéroport.

L'Organisation de l'aviation civile internationale recommande de ne plus utiliser le bruit comme critère déterminant dans le choix de la piste, lorsque le vent dépasse 5 nœuds de vent arrière ou 15 nœuds de vent traversier. En appliquant des valeurs supérieures, nous dérogeons donc déjà à ces recommandations.

Je comprends les plaintes des riverains de la piste 02, mais je ne pense pas pouvoir déroger davantage aux recommandations internationales, d'autant que décoller avec du vent arrière est défavorable sur le plan de la sécurité, des nuisances sonores et des émissions. L'installation d'un ILS sur la piste 07L devrait permettre de mieux répartir les survols. Belgocontrol m'a remis une première étude de faisabilité mais certains points techniques doivent être approfondis.

Pour les décollages de la piste 25R, il y a déjà une certaine dispersion par la multiplication des routes et des virages selon une altitude définie. Certains points de concentration devront encore être étudiés, en tenant compte des contraintes techniques et opérationnelles de la gestion du trafic. Un groupe de travail réunissant Belgocontrol, la Défense et la Direction générale Transport aérien sera mis sur pied pour ce faire.

Pour les questions n^{os} 5634, 5657, 5687, 5697, 5704, 5718, ma réponse est la suivante.

(En néerlandais) Lors de l'accident d'avion survenu le 25 mai dernier, il s'agissait d'un appareil de la compagnie aérienne de fret Kalitta Air. Celle-ci effectue des vols non réguliers entre New York et le Moyen-Orient avec une escale à Bruxelles pour le compte de DHL. Elle n'effectue pas un nombre fixe de vols par semaine mais bien en moyenne entre 25 et 28 vols par mois avec une escale à Bruxelles. Elle possède dix-neuf Boeing 747 cargo et a été impliquée dans quatre incidents mineurs par le passé. L'accident survenu à Bruxelles est le premier dans lequel un avion a été détruit.

En 2007 et 2008, le service Inspection de la direction générale Aéronautique a effectué une inspection dans le cadre de la procédure internationale *Safety Assessment on Foreign Aircraft*. Aucun manquement n'a été constaté. Kalitta Air ne figure pas non plus sur la liste des contrôles prioritaires de la Commission européenne et de la *European Aviation Safety Agency*. La compagnie possède en outre une autorisation pour le transport de substances dangereuses. Aucun manquement n'a été constaté lors de neuf contrôles sur le respect des règles de transport, ni lors du contrôle du respect des règles pour les opérations au sol.

À présent que l'avion a été libéré, les enquêteurs pèseront la cargaison. Le parquet dispose de la *airway bill* avec la description de la cargaison.

(En français) Dans son choix des pistes à utiliser à Bruxelles, Belgocontrol doit se baser sur les schémas du plan de dispersion, en tenant compte des prescriptions de l'*Aeronautical Information Publication*, établies en fonction de la sécurité du trafic aérien. C'est sur base de ces mêmes facteurs que Belgocontrol a choisi la piste 20 comme la piste prioritaire ce 25 mai.

La sécurité de la piste 02/20 et des pistes 07, 25L et R est certifiée conforme aux normes de L'OACI. Quand les conditions météorologiques sont favorables, la piste 02/20 peut être utilisée en toute sécurité. Il revient au pilote de décider si la piste préférentielle est appropriée, vu les caractéristiques de son avion. Il peut demander à utiliser une autre piste, tenant compte de la sécurité aérienne.

(En néerlandais) L'enquête est encore en cours. Il est dès lors actuellement impossible de préciser la cause de l'accident ni les suites qu'il convient de réserver à cet accident ni le dédommagement des dégâts subis par la SNCB. Beaucoup dépendra des résultats de l'enquête.

06.10 Olivier Maingain (MR): Vous avez répété nombre d'informations que vous avez déjà communiquées, lors de l'audition en commission, la semaine dernière.

Cependant, restent des questions précises auxquelles il n'a pas été répondu : comptez-vous revenir aux normes de vent reconnues avant le plan de dispersion Anciaux ? En effet, si on en revient à ces normes, le report systématique sur la piste 02/20 sera diminué. En réalité, on a joué sur l'appréciation des rafales et pointes de vents pour orienter nombre de décollages ou atterrissages sur la piste 02/20 alors que cela n'était pas justifié au regard des normes de vents imposées par les règles internationales.

En outre, vous n'avez rien dit sur l'utilisation de la piste 02/20 dans l'attente de connaître les conclusions de l'enquête. La semaine dernière, le représentant des pilotes a plaidé pour un prolongement de la surface réservée en cas d'accident ou d'incident au décollage. Vous avez répondu qu'il faudrait utiliser la piste au-delà de la voie de chemin de fer, voire même de la route. Mais il suffirait de réduire la longueur de la piste et de prolonger la zone à risque. Qu'en pensez-vous ?

06.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): En ce qui concerne la piste 02/20, vous avez confirmé vos propos de la semaine dernière.

Cela dit, je ne suis pas rassurée sur la longueur de la piste. Même si elle correspond aux normes OACI, vous ne me convaincrez pas que cet accident aurait pu être évité si la piste avait été un peu plus longue.

Je m'interroge aussi sur le poids des gros porteurs : ne faut-il pas leur accorder une dérogation et surtout alléger la procédure à leur demande ?

Cela dit, vous tentez de réduire un peu le survol des mêmes riverains et de ne les pénaliser que tour à tour. Mais, à long terme, un gros problème subsistera car cet aéroport est construit à côté de zones très habitées de notre capitale et sa vocation n'est pas de développer le fret aérien. Il devrait évoluer vers un « city

airport » avec un nombre limité de mouvements. Il convient surtout d'arriver à des nuits complètes pour tous, chaque jour.

Pour en revenir aux riverains, vous devez prendre en compte leurs inquiétudes dans les jours qui viennent.

06.12 Clotilde Nyssens (cdH) : Vous n'avez pas répondu à ma question concernant les travaux du mois d'août !

06.13 Sonja Becq (CD&V - N-VA) : Le secrétaire d'État a évoqué des nuits plus calmes tout en insistant également sur une utilisation alternée des pistes. Il semble être en bonne voie de définir une piste de réflexion commune en matière de vols nocturnes, pour autant qu'il défende ce même avis au niveau fédéral dans le cadre de la concertation avec les Régions. Je me félicite de ce que le règlement temporaire applicable le week-end fasse l'objet d'une évaluation préalable, étant donné que ce système modifiera la situation des riverains.

Il est en effet important de se fonder partout sur les mêmes normes de vent. Je comprends que le secrétaire d'État veuille traiter l'ensemble des riverains sur un pied d'égalité. La sécurité constituant un aspect prioritaire, il veut disperser l'utilisation des pistes et des trajectoires tout en respectant les normes de sécurité et de vent. Par ailleurs, il convient d'abaisser davantage encore les normes de bruit et de disperser au maximum les vols diurnes.

06.14 Luk Van Biesen (Open Vld) : Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question relative aux travaux qui seront effectués du 4 au 22 août.

06.15 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je commencerai par répondre à M. Maingain à propos des normes de vent et les rafales. À Bruxelles, on dérogeait aux normes internationales. J'ai spécifié qu'il fallait appliquer ces normes de façon stricte. En ce qui concerne la conclusion de l'enquête et la prolongation de la piste, la question posée par les associations de pilotes a été soulevée mais les exploitants et les différents pays chargés de bien équiper leurs aéroports ne rejoignent pas encore la position de ces associations. Nous appliquons la norme internationale. Si celle-ci devait changer, je demanderais que l'on fasse le nécessaire.

Quant à la dérogation pour les gros porteurs, Madame Snoy, il s'agit d'une procédure qui est bien connue de tous les pilotes de gros porteurs qui passent par l'aéroport de Zaventem.

Vous avez suggéré d'alléger la procédure. J'ai demandé à Belgocontrol d'examiner cette possibilité. Par rapport au deuxième point, vous visez la disparition pure et simple du fret pour que l'aéroport soit fermé la nuit. Cette possibilité n'a pas été abordée dans les négociations avec les opérateurs présents sur l'aéroport car cela ne faisait pas partie de ma mission et que je suis parti du constat que plusieurs centaines voire milliers d'emplois dépendent de cette activité.

Il s'agit d'activités où le personnel non qualifié peut être utilisé et je réfléchirai à deux fois avant de prendre des mesures qui pourraient nuire à l'emploi en Région bruxelloise.

Madame Nyssens, les services de l'aéroport et la direction générale de Belgocontrol ont attiré mon attention sur les travaux prévus au mois d'août et au mois de septembre.

Je ne connais pas encore les procédures qui seront mises en place pendant ces travaux. Il y aura bien entendu un effet de concentration sur la piste 25 lors des travaux sur la piste 20 et inversement. Il entre dans mes intentions d'installer l'ILS sur la piste 07 pour soulager la piste 02 en cas de vents venant de l'Est. Ce n'est peut-être pas la piste idéale compte tenu de la densité de la population qu'on trouve dans son prolongement par rapport au prolongement d'autres pistes mais je continuerai à agir dans ce sens.

(*En néerlandais*) La sécurité est toujours l'élément le plus important mais les normes sont bien évidemment les mêmes partout autour de l'aéroport. Il me paraît logique d'appliquer partout les mêmes normes de vent. Nous sommes bien sûr tributaires des conditions atmosphériques. C'est pourquoi il me paraît acceptable de changer de temps à autres de piste si cette modification ne constitue pas une menace pour la sécurité. En ce qui concerne cette alternance dans l'utilisation des pistes, il faut toutefois tenir compte des circonstances météorologiques, du nombre de riverains et des nuisances que ces derniers ont déjà endurées

antérieurement. Actuellement toutefois, certains riverains souffrent du syndrome nimby (*'not in my backyard'*), une attitude à laquelle il faut absolument renoncer.

Les différents groupes de pression peuvent bien entendu me donner des conseils, pour autant qu'ils soient corrects et objectifs.

En ce qui concerne l'aviation civile, des normes de bruit plus sévères seront instaurées, et cela tant de nuit que de jour. Nous nous efforçons de parvenir à une répartition optimale des vols, compte tenu des limitations de la capacité, ce qui signifie qu'il faut parfois opter pour d'autres routes.

Je répondrai aux questions concernant les travaux lorsque je disposerai des informations nécessaires. Tous les riverains seront en tout cas dûment informés. Les prescriptions de sécurité seront scrupuleusement respectées lors de ces travaux.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 5033 de M. Van Biesen a été transformée en question écrite.

07 **Question de Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la fin prochaine de toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série 3 lettres-3 chiffres" (n° 5095)**

07.01 **Brigitte Wiaux** (cdH) : D'ici peu, on aura probablement épuisé toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série des trois lettres puis trois chiffres.

Votre prédécesseur avait imaginé de passer au système trois chiffres puis trois lettres mais, selon certains échos, la DIV songerait à ne pas utiliser les numéros commençant par zéro afin d'éviter toute confusion avec les anciennes plaques commençant par O. La première nouvelle plaque devrait dès lors être « 101AAA » et non « 001AAA ».

Quel sera le nouveau type de plaque utilisé lorsque toutes les combinaisons auront été épuisées ? Est-il vrai que les combinaisons 001 à 099 pour chaque combinaisons de lettres ne seront jamais utilisées ? Est-il exact qu'il a été refusé d'attribuer la plaque « 001AAA », malgré le paiement de la redevance spéciale sur les choix des caractères de l'immatriculation ? Enfin, concernant les plaques d'immatriculation spéciales, comptez-vous ouvrir le système à d'autres combinaisons que les séries trois chiffres et trois lettres ?

07.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : En ce qui concerne la série numérique de 001 à 099, celle-ci sera bien utilisée.

Le président du comité de direction peut décider du moment auquel la réservation de plaques personnalisées sera acceptée. Le calendrier dépendra du début de l'instauration des nouvelles séries de trois chiffres suivis de trois lettres, courant de ce mois.

La première plaque du nouveau système de numérotation portera les signes « 001 AAA ». Il a été décidé que celle-ci sera délivrée par le site de la DIV afin de donner une plus grande visibilité à l'immatriculation de véhicules par internet.

Une immatriculation spéciale au sens où vous l'entendez n'est pas envisagée, la politique de la DIV étant de maintenir les caractéristiques techniques et dimensionnelles des marques actuelles d'immatriculation ainsi que de s'en tenir à la représentation trois chiffres plus trois lettres.

L'incident est clos.

08 **Questions jointes de**

- **M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la situation précaire engendrée par la concurrence déloyale des réseaux d'auto-école non agréés par l'État"**

(n° 4841)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la professionnalisation de l'apprentissage à la conduite" (n° 5111)

- M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la création d'un fonds d'aide au financement des cours de conduite automobile pour les jeunes" (n° 5311)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Depuis que le secrétaire d'État a évoqué la professionnalisation de l'apprentissage à la conduite, on ne voit plus très clair dans le système de la filière libre. Nous pensons qu'il faut conserver ce système en l'assortissant toutefois de conditions strictes. Quels sont les projets du secrétaire d'État ?

08.02 Jean-Jacques Flahaux (MR) : J'avais interrogé M. Hervé Jamar, sous Verhofstadt II, à propos d'une possible réduction de TVA afin de faciliter le passage du permis par les jeunes. Il m'avait répondu que la législation européenne ne le permettait pas et m'avait conseillé de revenir sur le sujet par le biais d'une question sur la création d'un fonds pour le financement des cours de conduite automobile pour les jeunes adressée au ministre compétent du nouveau gouvernement, ce que je fais : vous sera-t-il possible de créer ce fonds et de quelle manière ?

08.03 Le président : M. Clarinval est absent, et ne peut donc poser sa question n° 4841.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La formation à la conduite sous sa forme actuelle, qui a été instaurée en 2006, fait régulièrement l'objet de critiques. Il est demandé d'évaluer et de corriger un certain nombre de points de la réglementation en la matière. Mon administration prépare actuellement cette évaluation. Cette note sera examinée prochainement au sein de la Commission fédérale de la Sécurité routière et le secteur des auto-écoles sera associé aux travaux. Des mesures urgentes doivent également être prises pour remédier à certains effets pervers de l'actuelle formation à la conduite. Il semble que soit né dans le cadre de la filière libre un circuit parallèle d'accompagnateurs qui fonctionnent, contre rémunération, en dehors de l'auto-école. Tel n'a jamais été l'objectif de la filière libre. Pour mettre un terme aux abus et à la concurrence déloyale à l'égard des auto-écoles, nous allons en revenir à l'ancien système, avec une limitation du nombre d'accompagnateurs et mention des noms de ces derniers sur le permis de conduire provisoire.

Actuellement, le permis de conduire provisoire peut être prolongé indéfiniment sans que le candidat doive se soumettre à une épreuve pratique. Cette situation aussi va changer. Les objectifs de sécurité routière doivent en effet primer: il s'agit de former des conducteurs qui conduisent de manière sûre et fassent preuve de conscience sociale. L'apprentissage ne se limite plus depuis longtemps à la connaissance des règles de la circulation routière ni à la maîtrise technique du véhicule. Les jeunes doivent prendre conscience des risques inhérents à la conduite. Ils doivent pouvoir conduire dans le respect de l'environnement et de manière défensive et opérer des choix raisonnables en termes de mobilité. Les accompagnateurs dans le cadre de la filière libre aussi demandent d'ailleurs un bagage plus pointu.

Je n'ai pas l'intention de supprimer la filière libre. L'expérience de conduite joue en effet un rôle important dans la formation à la conduite et cet élément peut se développer au maximum dans le cadre d'un accompagnement. Une formation appropriée, combinée à une période d'expérimentation de la conduite avec guide, conduit toutefois à de meilleurs résultats. À cet égard, un suivi professionnel doit également être possible durant la période d'expérimentation de la conduite. Après l'obtention du permis de conduire, il serait opportun d'envisager encore prévoir une période de suivi spécifique du nouveau conducteur. Il serait donc plus approprié de parler de permis de conduire en étapes.

Les spécialistes en matière de sécurité routière ne sont pas encore parvenus à déterminer quelle formation produit les meilleurs résultats, en particulier parce qu'on dispense uniquement des formations de base qui ne présentent guère de différences quant à leur impact sur la sécurité routière. Un permis par étapes semble offrir les meilleures chances de réduire la surreprésentation des jeunes conducteurs masculins dans les statistiques d'accidents.

(*En français*) Monsieur Flahaux, la réponse qui vous a été donnée sous le gouvernement précédent confirme l'impossibilité de faire droit aux revendications des écoles de conduite agréées.

Votre proposition alternative qui vise à créer un fonds de financement des cours de conduite constituerait certainement une piste intéressante, à laquelle je réfléchirai, ainsi qu'à d'autres pistes, mais toute solution doit être neutre pour la caisse de l'État.

En outre, il y a lieu de tenir compte de la réforme de l'État qui est envisagée, par laquelle la formation à la conduite serait de la compétence des Communautés.

08.05 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Nous veillerons à ce qu'avant ou après la communautarisation, on avance dans la création de ce fonds.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le non-respect de la vie privée lors des contrôles en matière de stationnement" (n° 5121)**
- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes relatifs aux redevances de stationnement" (n° 5114)**
- **M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le respect de la vie privée dans le cadre de la gestion de la problématique du stationnement" (n° 5155)**
- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes qui se posent dans le cadre de la perception de rétributions de stationnement" (n° 5347)**

09.01 Guido De Padt (Open Vld) : Une fois de plus, un juge a condamné le mode de perception des amendes routières par des sociétés privées agissant pour le compte de communes au motif que ces sociétés obtiendraient illégitimement les informations relatives à l'identité du propriétaire du véhicule et à la plaque minéralogique. Sans doute les juges ont-ils raison car l'arrêté royal ne prévoit pas de permettre à des entreprises privées d'accéder à ces informations. Les bourgmestres s'inquiètent de la situation et demandent que celle-ci soit clarifiée. Votre prédécesseur s'était engagé à faire examiner les possibilités d'adapter l'arrêté royal du 20 juillet 2001. Où en est cet examen?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : La sous-traitance de la perception des amendes routières permet à la police de se concentrer sur d'autres tâches. Je me rallie aux questions posées par M. De Padt.

09.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : J'ai appris par la presse que cette question a fait l'objet d'une concertation avec les départements de la Justice et de l'Intérieur et la Commission Vie Privée. Où en est le projet d'adaptation éventuelle de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 ? Quelles mesures ont été prises pour garantir la sécurité juridique du citoyen, permettre aux communes de mener une politique de stationnement et assurer le respect de la vie privée de tout un chacun ?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*En néerlandais*) : En dépit de l'attention médiatique qui a été portée à ce sujet, la plupart des contrevenants qui n'ont pas payé sont toujours condamnés sans que le juge n'évoque de réserves quant à la légalité de la procédure de recouvrement, un acquittement pouvant cependant parfois être prononcé pour certaines raisons d'ordre juridique. Une enquête réalisée par l'administration publique compétente a démontré qu'une modification de la réglementation relative à l'accès aux données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) ne s'imposait pas, pour autant que les communes s'en tiennent à la procédure. La réglementation dispose que seuls les receveurs communaux ont accès à la DIV pour la perception des rétributions dues pour le stationnement. Les communes doivent prendre cet élément en considération lorsqu'elles concluent des conventions de concession avec des entreprises de parking. En pratique, cependant, certaines communes communiquent semble-t-il l'identité du détenteur de la plaque d'immatriculation à la société de gestion du stationnement en vue de la perception de la somme due. Il convient également d'opérer une distinction, sur le plan juridique, entre la perception d'une rétribution de stationnement par la commune ou par une société de parking.

Il n'est question que de rétributions dans la réglementation relative à la DIV. Tous ces éléments font qu'il est souhaitable d'adapter la réglementation relative à l'accès à la DIV à la réalité actuelle des contrats de concession. Il ressort de la concertation avec tous les acteurs qu'il suffirait d'adapter l'arrêté royal en prévoyant également la possibilité de donner accès à la DIV pour la perception des redevances de stationnement sur la voie publique. Si des données sont demandées à la DIV, les règles de la législation

relative à la protection de la vie privée resteront d'application. Une autorisation d'accès n'est accordée que s'il existe des garanties suffisantes pour un déroulement confidentiel de la procédure. Il peut également être précisé dans les contrats de concession que les sociétés de parking demandent les données par l'intermédiaire du receveur communal.

(*En français*) Je répondrai néanmoins à la question que M. Crucke m'a fait parvenir. De fait, les constats effectués par les surveillants de parking n'ont pas la même force de preuve que ceux dressés par les agents de police.

Les juges acceptent néanmoins les preuves qui sont présentées par les communes ou les sociétés de parking. Des photos sont même prises pour appuyer les constatations des surveillants de parking. La problématique est davantage liée au statut des sociétés de parking et des surveillants qu'elles emploient et relève donc de la compétence de mon collègue de l'Intérieur.

La problématique de l'accès aux banques de données des plaques d'immatriculation ne vise que le stationnement payant sur la voie publique.

Toute procédure de perception de la redevance de stationnement par les sociétés de parking doit contenir des garanties afin que, d'une part, la mise à disposition des données de la DIV ne concerne que les non-payeurs de la redevance dans le cadre de la concession communale sur la voie publique et que, d'autre part, la protection des données concernant la vie privée soit respectée.

09.05 Guido De Padt (Open Vld) : En l'espèce, il ne faut pas agir à la légère. Une initiative législative est vraiment indispensable. Les receveurs communaux qui communiquent actuellement des informations à des entreprises de parking risquent en effet d'être accusés de violer la législation sur la protection de la vie privée. Il faut donc circonscrire clairement cette matière sur le plan juridique. Le secrétaire d'État établit par ailleurs une distinction entre les rétributions et les redevances de stationnement. A mon sens, les perceptions sont actuellement fondées sur la notion de rétribution. Là encore, il faudra définir précisément les différents éléments pour éviter les complications et les arguties juridiques par la suite.

09.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les communes peuvent choisir de percevoir des rétributions ou des taxes, ces dernières ne pouvant être utilisées dans le cadre de concessions. Pour ma part, il est donc uniquement question de rétributions mais je cerne moins bien la notion de redevances de stationnement.

En ce qui concerne l'accès aux données de la DIV, je me demande si cet aspect a été suffisamment vérifié avec la Commission Vie Privée. Et le secrétaire d'État a-t-il déjà une quelconque idée du calendrier relatif aux adaptations projetées ?

09.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Non, mais dès que l'adaptation de l'arrêté royal aura fait l'objet d'un accord avec l'ensemble des acteurs concernés, il faudra encore compter trois mois supplémentaires pour la mise en œuvre proprement dite. La procédure suivie - redevances de stationnement ou rétribution et degré d'implication de la commune dans l'ensemble du processus, etc. - peut différer d'une commune à l'autre. En cas de possibilités d'application plus larges, il convient en tout état de cause de satisfaire à tous égards à des exigences de respect de la vie privée analogues à celles applicables dans les administrations communales.

09.08 Guido De Padt (Open Vld) : Le secrétaire d'État pourrait-il nous communiquer le texte de l'arrêté royal dès qu'il sera finalisé ?

L'incident est clos.

10 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vols au départ de Bruxelles-National par la société Cargo B" (n° 5184)

10.01 David Lavaux (cdH) : La compagnie belge de fret - - Cargo B - a réceptionné deux anciens avions de type Boeing 747-200 en vue d'exécuter des opérations commerciales au départ de Bruxelles-National.

Le premier avion a reçu très rapidement sa certification des autorités belges malgré l'avis très négatif de la direction générale du transport aérien. De graves manquements ont par ailleurs été signalés dans le dossier du second avion. Toutefois, malgré l'avis définitif d'experts compétents et reconnus, la DGTA a délivré le certificat acoustique et les autorisations de vol.

Paradoxalement, c'est le service environnemental de l'exploitant aéroportuaire qui a modifié, à la baisse, le quota de bruit d'un appareil au service de ses propres clients.

Depuis le 14 février 2008, les vols de nuit de Cargo B sont devenus la règle à Bruxelles.

Pouvez-vous nous préciser les raisons pour lesquelles ces deux appareils ont été agréés par le directeur général du transport aérien malgré l'avis négatif de ses propres équipes d'experts ?

Quels sont les motifs pour lesquels le quota de bruit à l'atterrissage a été revu à la baisse ? Qu'en est-il de la conformité de ces deux avions à toutes les normes de sécurité et de bruit ? Pour quelles raisons atterrissent-ils toujours de nuit depuis le 14 février 2008 ?

Enfin, ne serait-il pas plus sain à l'avenir, et compte tenu de la privatisation de Brussels Airport, que les autorités fédérales récupèrent la compétence de l'établissement des quotas de bruit pour les avions ?

10.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La compagnie de fret aérien belge Cargo B Airlines possède deux avions de type Boeing 747-200. Les quotas de bruit du 00-CBA s'élèvent à 11,7 pour les atterrissages et à –tenez-vous bien– 51,9 pour les décollages. Ceux du 00-CBB sont respectivement de 11,2 et 51,9. Pendant la nuit, ils peuvent donc atterrir mais pas décoller.

Une erreur de calcul est à la base des valeurs QC plus élevées de l'appareil CBA. Cette erreur a été rectifiée. Les deux appareils importés devront respecter la réglementation internationale. Le CBA a un certificat de navigabilité valable jusqu'en septembre 2008. Le CBB sera soumis, en juillet, à d'importants travaux de maintenance.

L'incident est clos.

Présidente : Mme Valérie De Bue.

11 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vols à basse altitude au-dessus du Pajottenland" (n° 5253)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le survol fortement accru de Braine-le-Comte par des avions de ligne" (n° 5369)**

11.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Il y a quelques semaines, la très forte augmentation du trafic aérien avait suscité des interrogations dans l'ouest du Brabant flamand et en Flandre orientale. Le secrétaire d'État a indiqué tout récemment que les conditions atmosphériques et les conséquences de l'accident de Zaventem ont joué un rôle dans cette recrudescence. Sur le terrain, on se demande si, après la périphérie est et la périphérie nord, on chercherait une solution du côté de la périphérie ouest.

Le secrétaire d'État a précisé que cette situation n'est qu'accidentelle. Peut-il le confirmer une fois encore ?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je vous demande des éclaircissements à propos de la forte augmentation des survols de Hennuyères et Braine-le-Comte, à basse altitude. Est-ce lié à un problème momentané à l'aéroport ? Est-ce une redéfinition des couloirs aériens dans le cadre du dossier de dispersion des vols ?

11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En mai 2008 on a utilisé de manière très régulière mais non permanente la piste 07L pour les atterrissages. Cette piste n'est pas équipée du système ILS et le couloir d'approche passe au-dessus du Pajottenland. L'utilisation de cette piste était conforme aux prescriptions et est en tout état de cause exceptionnelle. Elle était dictée par le vent d'est qui, la plupart du temps, a eu pour conséquence que les normes de vent latéral lors de l'atterrissage ont été dépassées sur la

piste 02. Dès que les conditions atmosphériques le permettront, une autre configuration sera utilisée. Les procédures mises en œuvre sont celles qui sont prescrites.

À la suite de l'accident de l'avion de Kalitta, la piste 02/20 est temporairement inutilisable. Par vent d'est, tous les avions doivent atterrir sur la piste 07, ce qui n'est pas toujours facile. La piste 02 devrait à nouveau être utilisable à la fin de la semaine ou au début de la semaine prochaine.

(En français) La densité du trafic oblige le contrôle aérien à prévoir une séquence d'atterrissage en s'assurant d'une certaine séparation entre les vols. Les conditions météorologiques expliquent cette augmentation des survols de votre commune. Il n'y a pas eu de modification des procédures de dispersion des vols depuis plus d'un an.

11.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Des circonstances exceptionnelles engendrent en effet des situations exceptionnelles. Si la piste 07L est équipée du système ILS, sera-t-il tenu compte dans le cadre de la discussion du fait que, tout au long de l'année, il y a un vent d'est pendant 20 % du temps ? Une utilisation plus intensive est-elle envisagée ?

11.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Cette possibilité théorique existe mais par vent d'est, il ne faut pas seulement tenir compte de la piste d'atterrissage mais aussi de la piste de décollage. La piste la plus longue, la 07L, est alors également utilisée comme piste de décollage. Il faudra vérifier si la piste 07L peut également servir de piste d'atterrissage et la piste 07R éventuellement aussi de piste de décollage. C'est possible théoriquement mais pour éviter tout accident, il est impossible d'atterrir sur la piste 07L si des décollages sont effectués simultanément sur cette piste. Lorsque le trafic est dense, il convient d'atterrir le plus possible sur la piste 02 et de décoller sur la piste 07L. La situation reste donc exceptionnelle et est encore aggravée par l'accident de l'avion de Kalitta.

11.06 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le problème de fond reste celui de la trop grande proximité entre l'aéroport de Zaventem et la capitale européenne. La solution est la baisse du trafic au profit de l'aéroport de Bruxelles-Sud.

11.07 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Mais il n'est pas ouvert la nuit !

L'incident est clos.

La **présidente** : La question n° 5307 de Mme Snoy et d'Oppuers est transformée en question écrite.

12 Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "l'instauration en Belgique d'une taxe kilométrique pour les camions" (n° 5307)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la mise en place d'un péage autoroutier" (n° 5462)

12.01 Valérie De Bue (MR) : Dans votre note de politique générale, vous indiquiez que le gouvernement souhaitait mettre en place avec les Régions un système pour exploiter les possibilités offertes par la directive Eurovignette, afin de faire payer les camions au nombre de kilomètres parcourus.

Le gouvernement wallon (la Flandre était déjà favorable) a marqué il y a quelques jours son accord de principe sur un péage basé sur le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds sur le réseau autoroutier belge. Il a aussi rappelé son souhait d'un système de péage forfaitaire pour les voitures.

En effet, il semble que le ministre Daerden ait lié les deux types de taxes et conditionne l'accord sur l'une à l'accord sur l'autre. Le gouvernement wallon semble en retrait par rapport à cette position.

Pouvez-vous nous informer du stade d'élaboration de ce type de péage ? Un accord formel entre les Régions à ce sujet est-il acquis ou imminent ? Quel est l'échéancier de la mise en œuvre d'un tel péage ?

12.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Votre supposition relative à ma satisfaction par

rapport à la décision du gouvernement wallon est correcte. Cette décision permet de conclure un accord entre nos trois Régions pour instaurer le péage kilométrique pour les poids-lourds, sur nos autoroutes. C'est un premier pas et le système devra, à terme, tenir compte également de la pollution de la zone, de l'endroit et de l'heure à laquelle ils circulent. L'objectif final est que tous les types de transport payent les coûts qu'ils entraînent pour les communautés.

Des contacts ont été pris par les Régions. Le gouvernement fédéral donnera son soutien si nécessaire et jouera un rôle actif au Comité de concertation, lors du débat du dossier. Ce sera au gouvernement fédéral de prendre l'initiative de sortir de l'accord sur l'Eurovignette, dès l'entrée en vigueur du péage kilométrique.

Comme il serait plus judicieux d'avoir un système similaire pour toute la Belgique, pour le Benelux, voire aussi le nord de la France et une partie de l'Allemagne, le gouvernement fédéral fera son possible pour faciliter un tel accord. Nous espérons rendre opérationnel le système pour 2011.

12.03 Valérie De Bue (MR) : Les deux systèmes sont donc liés ?

12.04 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Oui ! Si mes souvenirs sont exacts, c'était une condition exigée par la Région pour éviter un manque de recettes en la matière.

L'incident est clos.

La **présidente** : Les questions n^{os} 5337 de M. Crucke et 5536 de Mme Musin sont reportées.

13 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conditions d'obtention du permis de conduire pour les tracteurs agricoles" (n° 5351)

13.01 Valérie De Bue (MR) : J'ai été interpellée par un jeune homme de 17 ans, fils d'agriculteur, qui souhaite reprendre l'exploitation familiale et doit passer son permis de conduire pour les tracteurs agricoles (permis G).

Or ce jeune homme, accidenté dans son enfance, a gardé une faiblesse dans un bras et ne peut effectuer un exercice demandé dans l'annexe 5 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif à ce permis de conduire, à savoir l'attelage et le dételage de la remorque du tracteur, exercice qui demande une force physique importante même pour un homme en parfaite santé.

Est-il possible d'obtenir son permis G sans cette manœuvre, éventuellement, en présentant un certificat médical ? Il serait dommage que l'on décourage ainsi des vocations, surtout dans un secteur en pénurie, pour un problème secondaire. L'agriculteur est rarement seul dans son exploitation et peut se faire aider, et d'ailleurs il n'a pas forcément besoin de savoir atteler une remorque à son tracteur.

13.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire (modifié par celui du 1^{er} septembre 2006) détermine le contenu de l'examen pratique en vue de l'obtention du permis G, nécessaire pour la conduite des tracteurs agricoles.

L'épreuve sur le terrain comprend effectivement la manœuvre d'atteler et dételer la remorque, qui constituent des éléments importants dans le maniement et la maîtrise d'un tracteur agricole.

Tout en comprenant la situation évoquée, il m'est difficile d'accorder une dérogation à l'arrêté royal. Je vous invite à conseiller à cette personne de prendre contact avec mon administration pour examiner les modalités de l'examen pratique, tout en respectant le cadre réglementaire. Le cas échéant, donnez-moi les informations nécessaires et j'interviendrai en sa faveur.

13.03 Valérie De Bue (MR) : Merci. Je transmettrai à l'intéressé.

L'incident est clos.

La **présidente** : La question n° 5469 de Mme Schyns est reportée.

14 Interpellation de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité sur "le nombre de cas de fraude dans les centres d'examen du permis de conduire" (n° 61)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Fin février, le tribunal correctionnel d'Anvers a condamné 19 jeunes pour des faits de fraude commis dans les centres d'examen du permis de conduire de Kontich et Deurne. La fraude en matière d'examens basée sur la présentation de faux documents d'identité constitue semble-t-il une activité lucrative, notamment pour les jeunes d'origine étrangère.

Les quelques données chiffrées qui m'ont été communiquées à la suite d'une question écrite manquaient de clarté et permettaient difficilement de contrôler le suivi donné aux plaintes. Sur 357 tentatives de fraude constatées l'an passé dans 32 centres d'examen, seules 95 ont été déclarées, certains centres n'en déclarant aucune. La majorité des cas de fraude se situent à Bruxelles. Il n'est guère donné de suite aux instructions du SPF Mobilité visant à introduire une déclaration en tout état de cause. J'ai également demandé des statistiques au ministre de la Justice mais n'ai obtenu aucune réponse. Je suppose que les plaintes sont régulièrement classées sans suite.

Les fraudes dans le cadre de l'examen de conduite compromettent gravement la sécurité routière. Les cas de fraude connus ne représentent probablement qu'une fraction du chiffre réel. La police bruxelloise n'entamerait presque jamais de poursuites. Les contrôles doivent dès lors être sensiblement renforcés et chaque constat de fraude doit faire l'objet d'une déclaration. Sinon, le nombre de fraudes ne cessera de croître à l'avenir.

Par ailleurs, les cours de conduite pourraient, dans certaines écoles de conduite, être suivis en arabe et un turc mais pas en néerlandais.

Le secrétaire d'État est-il disposé à renforcer les contrôles et à obliger les centres à déclarer systématiquement les cas de fraude ? Prévoit-il une concertation avec le ministre de l'Intérieur ? Insistera-t-il auprès du ministre de la Justice sur la nécessité d'entamer effectivement des poursuites en cas de fraude ?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : M. Stevenheydens se fonde sur ma réponse à sa question écrite n° 16 du 15 avril 2008. Étant donné qu'il est clairement mentionné dans le commentaire accompagnant le tableau joint à cette réponse qu'il s'agit du nombre de tentatives de fraude, on ne peut conclure que des fraudes ont chaque fois effectivement été commises ni que ces permis de conduire ont été obtenus de manière frauduleuse.

Selon les centres d'examen, peu de fraudes sont commises étant donné les mesures de contrôle mises en œuvre. Le nombre de tentatives ne correspond pas non plus au nombre de plaintes. Plusieurs faits commis par une même personne sont manifestement considérés comme un seul dossier. De plus, les fraudeurs parvenant généralement à s'enfuir, la police ne descend pas sur les lieux et aucune plainte n'est notée. Cette situation se produit notamment à Anderlecht, où la police n'intervient plus.

Les examinateurs doivent désormais systématiquement porter plainte auprès de la police, même si le fraudeur n'est plus présent. En cas de doute, les examinateurs doivent, à la fin de l'examen, demander au candidat d'apposer sa signature sur la feuille de résultats en mentionnant ses nom, adresse et date de naissance afin que ces données puissent être comparées à celles figurant sur la carte d'identité. Le contrôle de l'identité par les centres d'examen doit s'inscrire dans les limites de la loi. En vertu de l'arrêté royal du 25 mars 2003, les centres sont tenus d'accepter l'attestation délivrée en cas de perte, vol ou destruction de la carte d'identité. Cette attestation doit comporter une photo du candidat ainsi qu'un cachet de la commune. Elle semble aisément falsifiable. Je me concerterai avec le ministre de l'Intérieur pour éviter ce type de fraude à l'avenir.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : A mes yeux, la tentative de fraude et la fraude avérée sont aussi graves l'une que l'autre.

Que la police d'Anderlecht ne soit pas motivée à l'idée d'intervenir ne doit pas empêcher le centre d'examen de porter plainte.

Je me félicite de constater que le secrétaire d'État reconnaît le problème relatif aux certificats et j'escompte dès lors un contrôle plus strict à cet égard.

J'espère par ailleurs que la justice va poursuivre plus sévèrement ces faits à l'avenir. Avec M. Mortelmans, je dépose une motion.

14.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je voudrais souligner une fois encore que le centre d'examen a déjà reçu pour instruction de systématiquement porter plainte.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bruno Stevenheydens et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Bruno Stevenheydens

et la réponse du secrétaire d'État à la Mobilité,

demande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires

- pour renforcer les contrôles d'identité dans les centres d'examen pour le permis de conduire;
- pour exiger des centres d'examen qu'ils déposent systématiquement plainte en cas de fraude, conformément aux directives du SPF Mobilité;
- pour mettre en oeuvre dans ce domaine une politique de poursuites effective."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par M. Jean-Jacques Flahaux.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

15 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "l'obligation d'utilisation de systèmes de freinage électronique, ABS, ALR" (n° 5742)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Les remorques des camions sont dotées de systèmes de freinage performants, à savoir des système antiblocage (ABS), de correction automatique de freinage suivant la charge (ALR) et/ou de gestion électronique (EBS). Ces outils permettent aux remorques de freiner beaucoup mieux et donc d'assurer une plus grande sécurité. Pour que ces système soient opérationnels, il faut que le chauffeur les connecte au tracteur au moyen de câbles, ce qui n'est pas toujours le cas car la loi ne l'impose pas. Quelle position comptez-vous adopter en la matière pour renforcer la sécurité de nos routes ?

15.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Mon prédécesseur a déjà répondu à une question similaire le 22 février dernier (question écrite n° 37). Nous ne disposons pas de données sur le nombre de véhicules équipés d'ABS et/ou d'EBS. Même si le câble ABS et/ou EBS n'est pas connecté, la combinaison tracteur-remorque dispose toujours de sa pleine capacité de freinage. Notre réglementation technique ne prévoit pas expressément que les câbles doivent être connectés puisqu'on part de l'idée que si un véhicule est équipé d'un tel système, cela implique que son utilisation soit effective. Les contrôles à ce niveau ne peuvent avoir lieu qu'en cas d'utilisation effective sur la voie publique. Ils doivent dès lors être effectués par la police ou par les contrôleurs routiers.

15.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je relirai la réponse donnée en son temps par M. Leterme. On pourrait interroger les compagnies d'assurance pour disposer des rapports sur les accidents et connaître par ce biais la proportion de non-raccordements.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la directive européenne rendant obligatoires les sièges pour enfants" (n° 5775)**

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la perception d'amendes routières auprès de contrevenants étrangers" (n° 5823)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des enfants dans la voiture" (n° 5828)

Le **président** : Les questions n°s 5775 de M. Luykx et 5823 de Mme Lahaye-Battheu sont ajournées.

16.01 Valérie De Bue (MR) : Selon une récente étude relative à l'utilisation des sièges pour enfants, soixante pour cent des enfants seraient mal ou pas du tout attachés, alors que la réglementation impose que les enfants de moins de 135 centimètres soient attachés au moyen d'un système adapté.

Dans la majeure partie des cas, c'est le siège pour enfant qui est mal fixé. Le manque d'information et la complexité du système sont les causes les plus souvent citées. Bon nombre de parents n'ont pas conscience du danger, jugent le trajet trop court ou invoquent le refus de l'enfant lui-même ou un manque de temps.

Quelle suite allez-vous donner à cette étude ? Une campagne d'information et de sensibilisation pourrait-elle être envisagée, de même qu'une concertation avec les Communautés, compétentes en matière d'enseignement, afin de sensibiliser les élèves et leurs parents ? Envisagez-vous de procéder à des contrôles ?

16.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : On peut se demander quelles dispositions il faudrait encore prendre pour faire respecter une obligation qui touche pourtant directement au bien-être des enfants.

L'IBSR dispose d'une brochure destinée aux parents, qui est adaptée chaque année : "Attachons les enfants en voiture". Ce document reprend l'essentiel de l'information sur l'utilisation des sièges et les dispositions légales en la matière. Une version résumée de ce document existe sous la forme d'un dépliant : "Enfants en voiture ? Toujours attachés !". Pour 2008-2009, 205.000 brochures seront diffusées, dont la moitié directement dans les maternités.

En outre, l'IBSR participe à divers « salons pour le bébé », au cours desquels les parents et futurs parents peuvent poser leurs questions et observer une démonstration pratique sur l'installation de sièges auto.

L'IBSR a participé à une formation des vendeurs de sièges pour enfants. Il mène aussi une campagne "Tatou ceinture", sous la forme d'affiches visibles le long du réseau autoroutier, de spots télévisés et d'actions dans les écoles. Un site internet ludique et interactif a par ailleurs été développé afin de servir de support aux instituteurs, aux parents et également aux enfants.

Nous nous donnons beaucoup de peine mais nous devons continuer et même renforcer les actions et campagnes actuelles.

16.03 Valérie De Bue (MR) : Le taux d'utilisation de la ceinture a augmenté à la suite de diverses campagnes mais aussi à la suite de contrôles et d'amendes. Peut-être faut-il aussi infliger des amendes quand les enfants sont mal attachés ?

16.04 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Votre suggestion sera examinée.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 51.