

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 JULI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 14 JUILLET 2008

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 15.33 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5999 van mevrouw Jacqueline Galant, nr. 6050 van de heer Jean-Jacques Flahaux, nr. 6065 van de heer Willem-Frederik Schiltz, nr. 6354 van de heer Peter Luykx, alsook de samengevoegde vragen nr. 6277 van de heer Peter Luykx en nr. 6713 van de heer Jan Peeters worden uitgesteld.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeoorloofde gebruik van de landingsbaan 02 op dinsdag 24 juni 2008" (nr. 6666)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de door Belgocontrol verrichte windmetingen en de foutieve verantwoording voor het gebruik van baan 02" (nr. 6721)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorstel van minister Leterme om een antwoord te bieden op het probleem van de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 7071)

01.01 **Xavier Baeselen** (MR): In weerwil van tal van rechterlijke uitspraken zou er nog steeds op onrechtmatige, overmatige en ongeoorloofde wijze gebruik worden gemaakt van baan 02 van de luchthaven van Zaventem. Een gerechtsdeurwaarder zou hebben vastgesteld dat de baan ongerechtvaardigd werd gebruikt. De verenigingen van omwonenden zouden de Belgische Staat een bevel tot betaling van nieuwe dwangsommen hebben betekend en zouden het onrechtmatige gebruik van die baan hebben laten vaststellen op grond van het uitleggingsarrest van het Brusselse hof van beroep van 29 mei, waarin het standpunt van het arrest van 17 maart 2005 bevestigd wordt.

Bevestigt u dat er nog steeds gebruik wordt gemaakt van baan 02? Werd er een bevel tot betaling van dwangsommen betekend? Hoe zal u op het arrest van 29 mei reageren?

01.02 **Georges Dallemagne** (cdH): Belgocontrol publiceert in real time de metingen van de windkracht en -richting op de start- en landingsbanen van de luchthaven Brussels Airport. Tussen 1 januari en 14 mei 2008 hebben de buurtbewoners die gegevens opgetekend voor de dagen waarop baan 02 gebruikt werd. Ze hebben vastgesteld dat de directe metingen vaak sterk afwijken van de cijfers die Belgocontrol achteraf poneerde om het gebruik van baan 02 te rechtvaardigen. Een sprekend voorbeeld in dit opzicht is 19 april.

Hoe komt het dat Belgocontrol die fouten gemaakt heeft? Wie is verantwoordelijk voor de achteraf opgestelde verantwoording van de keuze van de landingsbanen? Wist u dat baan 02 zelfs gebruikt wordt wanneer de windmetingen onder de normen liggen? 70 à 98 procent van de landingen op die baan zouden onrechtmatig toegestaan zijn.

In de nota van 14 maart over de geluidshinder stond dat de minister van Mobiliteit het kernkabinet op 30 april een rapport zou bezorgen. Die datum werd verschoven naar 31 mei en vervolgens naar eind juni. Zal u de

regering nog voor het zomerreces alsnog een compromisvoorstel voorleggen?

Naar verluidt zou de windnorm van vijf knopen overigens voor alle banen gehanteerd worden, zowel overdag als 's nachts. Een dergelijk voorstel is onaanvaardbaar. Baan 02/20 moet een reservebaan blijven. Wat is uw standpunt over de windnormen?

01.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Baan 02 werd inderdaad op 24 juni gebruikt omwille van de noordoostenwind.

De buurtbewoners hebben opnieuw dwangsommen geëist. Het meningsverschil over de interpretatie van het arrest van 17 maart 2005 dat ondanks het uitleggingsarrest nog altijd bestaat tussen de Staat en sommige inwoners, zal door de beslagrechter en het hof van beroep moeten worden beslecht.

Een duurzame en voor iedereen aanvaardbare oplossing is één van mijn prioriteiten. Alle betrokken partijen moeten echter blijk geven van goede wil.

Ik heb Belgocontrol de windgegevens van 19 april gevraagd, en die meetwaarden stroken helemaal niet met uw cijfers. Die metingen tonen aan dat het gebruik van baan 02 alleszins gerechtvaardigd was, rekening houdend met de windsnelheid en de windrichting.

De aan de ombudsdienst meegedeelde rechtvaardigingen waren ook correct. Ik voeg eraan toe dat de resultaten van de audits van de selectieprocedure voor de banen door de nationale instantie die toezicht houdt op de verstrekkers van luchtvaartdiensten en door Eurocontrol altijd positief zijn geweest.

De nota van 14 maart voorzag in een verslag aan het kernkabinet over de mogelijkheid om periodes zonder 's nachts opstijgende vliegtuigen in te lassen. Het is gebleken dat dit project niet verenigbaar is met de economische leefbaarheid van de DHL-hub. Bijgevolg heb ik in mei een alternatief voorgesteld dat een maximum aan rustige periodes bood aan alle buurtbewoners.

Wat de windcomponent betreft wil ik voorrang geven aan de veiligheid, zonder politieke keuzes te maken tussen banen en bijgevolg identieke criteria toepassen voor alle banen.

Ik ben zelf ook gewonnen voor de installatie van een ILS op baan 07L; dat voorstel wordt trouwens nog steeds besproken door de werkgroep.

01.04 **Xavier Baeselen** (MR): We moeten de veiligheidsnormen doen toepassen. Niet alle banen zijn even lang en de veiligheidsvoorwaarden zijn niet overal dezelfde. De veiligheid moet de enige leidraad zijn en we mogen ons niet verliezen in discussies over spreiding en geluidshinder. Mensen hebben zich welbewust in de buurt van de luchthaven gevestigd, maar nadien werden de spelregels om puur politieke en, helaas, communautaire redenen gewijzigd.

01.05 **Georges Dallemagne** (cdH): De cijfers van de buurtbewoners zijn duidelijk verschillend van die van Belgocontrol. We zullen uiteindelijk wel een verklaring vinden voor die uiteenlopende cijfers. De vergelijkende studie wordt ook interessant want ze toont aan dat baan 02 regelmatig gebruikt wordt, terwijl men beweert dat de huidige windnormen dat niet zouden rechtvaardigen.

We zijn het er dus allemaal over eens dat de veiligheid moet primeren. Bepaalde banen moeten bijgevolg bij voorrang gebruikt worden ten opzichte van andere.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "roetfilters in dieselloortuigen" (nr. 6378)**

02.01 **François Bellot** (MR): Pas vanaf 2011 zal de Europese Unie een roetfilter voor nieuwe wagens verplicht stellen. Kunt u, in afwachting van de inwerkingtreding van die bepalingen, maatregelen overwegen om de plaatsing van een roetfilter in dieselloortuigen die reeds in het verkeer zijn, aan te moedigen? Kan de Staat een financiële incentive geven?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Technisch gezien kunnen de meeste dieselloortuigen uitgerust worden met een roetfilter. In Nederland en Duitsland worden daarvoor subsidies verleend.

Een subsidie zou echter niet als dusdanig met federale begrotingsmiddelen kunnen worden gefinancierd. Om een passend antwoord te bieden op dit probleem zou er werk moeten worden gemaakt van een algemene autofiscaliteit waarin rekening wordt gehouden met de milieuprestaties. De invoering van zo een fiscaliteit wordt momenteel door de regering onderzocht. Het zijn echter vooral de Gewesten die de sleutels op dat vlak in handen hebben, via de belasting op de inverkeerstelling, de verkeersbelasting en, in de toekomst, de kilometerheffing.

02.03 François Bellot (MR): We kunnen alleen maar tevreden zijn met de eis van de Europese Commissie om de filters vanaf 2011 te vervangen.

02.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik heb de autoconstructeurs en de importeurs gevraagd om vanaf 1 januari 2009 nog uitsluitend reeds met een roetfilter uitgeruste dieselwagens te verkopen. Ik kan ze daartoe echter niet verplichten.

02.05 François Bellot (MR): De toenemende sensibilisatie van de bevolking zal de constructeurs er wellicht toe aanzetten de roetfilter op te nemen in de standaarduitrusting.

02.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Wat ik niet begrijp, is dat sommige merken die dieselauto's aanbieden vanaf dertien- à veertienduizend euro, roetfilters standaard inbouwen, terwijl andere merken, waarvan de prijzen kunnen oplopen tot 60.000 euro, voor een dergelijke filter 500 euro extra aanrekenen...

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "afwijkingen om medische redenen van het technisch reglement voor voertuigen" (nr. 6381)

03.01 Carine Lecomte (MR): Een jonge vrouw met systemische lupus erythematosus en een hoge fotosensibiliteit voor ultraviolette stralen die desalniettemin een normaal en autonoom leven wil leiden, heeft een aanvraag tot afwijking ingediend bij de FOD Mobiliteit en Vervoer teneinde uv-filters te mogen aanbrengen op de voorste zijruiten en de voorruit van haar voertuig. Op grond van het koninklijk besluit van 17 maart 2003 werd die aanvraag geweigerd.

Het technisch reglement bepaalt effectief dat de voorste zijruiten en de voorruit niet verduisterd mogen worden, maar zou er niet van de regels afgeweken kunnen worden, ingeval de gezondheid en de fysieke integriteit van de gebruiker ernstig in gevaar zijn? Ik reken erop dat u ervoor zorgt dat dit dossier een gunstige wending krijgt.

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik begrijp zeer goed in welke lastige situatie de betrokkene zich bevindt, maar ik beschik over onvoldoende specifieke technische gegevens over dat dossier om mij te kunnen uitspreken over het al dan niet toestaan van een afwijking.

Als er op de markt producten worden aangeboden die voldoen aan de voorwaarden inzake transparantie en uv-filtering, kan een afwijking overwogen worden, voor zover ik over afdoende gegevens beschik wat de voorgestelde oplossing betreft.

Als u mij de gegevens van de betrokken persoon bezorgt, zal de technische directie van mijn administratie contact met de betrokkene opnemen teneinde een bevredigende oplossing uit te werken.

03.03 Carine Lecomte (MR): Ik ben uitermate tevreden met het antwoord van de staatssecretaris.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het (niet-)functioneren van de ombudsman van de luchthaven van Zaventem" (nr. 6434)

- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de afwezigheid van de ombudsmannen van de luchthaven van Zaventem" (nr. 6491)
- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de afwezigheid van de ombudsmannen van de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 6506)

04.01 Xavier Baeselen (MR): De ombudsdienst van Brussels Airport is kennelijk zijn twee ombudsmannen kwijt. De Nederlandstalige ombudsman zou sinds november met ziekteverlof zijn of geweest zijn, zijn Franstalige collega zou in maart voor onbepaalde tijd vakantie genomen hebben. Als we bepaalde Nederlandstalige kranten mogen geloven, zou hij thans als bemiddelaar en zelfs als adviseur werken op een zeker kabinet. De jongste tijd bleven dus heel wat klachten bij de ombudsdienst onbeantwoord.

Bevestigt u die informatie, die te lezen was in de Nederlandstalige pers van donderdag 19 juni? Hoe lang is een en ander al aan de gang? Wat is er precies met de ombudsmannen aan de hand? Hoeveel klachten en vragen bleven er onbeantwoord? Welke maatregelen zal u nemen om de achterstand weg te werken?

04.02 Guido De Padt (Open Vld): Ik sluit me aan bij de vorige vraagsteller. Wat de Nederlandstalige ombudsman betreft, zijn de problemen ondertussen misschien al opgelost, want blijkbaar wordt er terug geantwoord op Nederlandstalige vragen.

Erkent de staatssecretaris dat de vragen en klachten bij de ombudsdienst van de luchthaven onbeantwoord blijven? Kan hij bevestigen dat beide ombudsmannen op dit ogenblik afwezig zijn? Wanneer zouden zij terugkomen? Bestaat er een oorzakelijk verband tussen de afwezigheid van de ombudsmannen en de gebrekkige werking van de dienst? Moet er niet ingegrepen worden?

04.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De ombudsdienst van Brussels Airport heeft een Nederlandstalige en een Franstalige expert in dienst, alsook vier medewerkers gedetacheerd door Belgocontrol. De Nederlandstalige expert is sinds 6 mei 2008 voor onbepaalde tijd met ziekteverlof. Voordien was hij al sedert december 2007 wegens ziekte afwezig.

(Frans) De Franstalige expert was sinds 1 januari 2008 gedetacheerd naar het kabinet van minister Piette. Sinds 21 maart is hij gedetacheerd naar het kabinet van mevrouw Milquet.

Die situatie heeft inderdaad geleid tot een achterstand bij de behandeling van de klachten, inzonderheid van klachten die door Nederlandstaligen werden ingediend. De ombudsdienst heeft maatregelen genomen en de achterstand zal over twee weken wellicht zijn weggewerkt.

Overeenkomstig het koninklijk besluit houdende oprichting van die dienst is de aanstelling van een expert voor elke taalrol niet verplicht, maar moet er wel een directeur adviseur-coördinator worden aangesteld. Mijn diensten onderzoeken momenteel op welke manier de problemen op het stuk van de werking van die dienst het best kunnen worden opgelost, met inachtneming van dat regelgevend kader.

(Nederlands) Wat de onpartijdigheid van de Franstalige expert betreft, herhaal ik dat hij zijn functies momenteel niet meer uitoefent wegens detachering. Verder bepaalt het KB houdende de oprichting van de ombudsdienst uitdrukkelijk dat de personeelsleden van de dienst geen deel mogen uitmaken van belangengroepen van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu.

04.04 Xavier Baeselen (MR): Graag vernam ik met welke rechtshandeling een ombudsman bij een ministerieel kabinet werd gedetacheerd. Voorts ben ik verbaasd dat personen die hun functie zonder enige beïnvloeding van buitenaf moeten kunnen uitoefenen, bij een ministerieel kabinet kunnen gedetacheerd worden en vervolgens in principe hun functie opnieuw kunnen opnemen. Die praktijk vloekt met alle internationale normen inzake bemiddeling. Het zou nuttig zijn dat men zich hierover grondig zou bezinnen en het statuut van de ombudsmannen zou aanpassen.

04.05 Guido De Padt (Open Vld): Ondanks het feit dat de twee ombudslui afwezig zijn, blijft de dienst functioneren. Men kan dan zich afvragen of men de twee experts wel nodig heeft. De staatssecretaris zegt dat de achterstand binnen twee weken zal weggewerkt zijn, maar op 19 juni werd al gezegd dat dit binnen

drie weken het geval zou zijn. Ik hoop dat dit dossier nauwgezet wordt opgevolgd.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid" (nr. 6463)
- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersveiligheid in België" (nr. 6466)
- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Observatorium voor de Verkeersveiligheid" (nr. 6479)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de haalbaarheid van doelstelling 2010 betreffende verkeersveiligheid" (nr. 6812)

05.01 Guido De Padt (Open Vld): Uit cijfers van het BIVV blijkt dat het aantal verkeersdoden terug in stijgende lijn gaat. Het positieve effect van de nieuwe verkeerswet is blijkbaar uitgewerkt. Om de vooropgestelde doelstelling te halen – minder dan vijfhonderd verkeersslachtoffers in 2015 – zullen er dus nog bijkomende maatregelen moeten worden genomen. De oprichting van het observatorium voor de verkeersveiligheid is een stap in de goede richting, maar er blijven nog belangrijke knelpunten, zoals het respecteren van de snelheidslimieten en het dragen van de gordel. Er is ook meer aandacht nodig voor risicogroepen zoals vrachtwagens, motorrijders en zwakke weggebruikers.

Welke bijkomende maatregelen wil de staatssecretaris treffen om de doelstellingen alsnog te halen? Binnen welke termijn verwacht hij de eerste resultaten van het observatorium? Heeft hij de intentie om alle beschikbare gegevens van het BIVV, de verkeersveiligheidsbarometer en het observatorium samen te brengen voor omstandige analyses? Wordt de studie van verkeersongevallen met vrachtwagens uitgebreid tot ongevallen met motorrijders of zwakke weggebruikers?

05.02 Xavier Baeselen (MR): Ik wou precies dezelfde vragen stellen aan de Staatssecretaris, op grond van dezelfde vaststellingen.

05.03 Valérie De Bue (MR): Over welke financiële middelen en personeel zal het net bij het BIVV opgerichte observatorium voor de verkeersveiligheid beschikken? Wanneer zal het aan de slag kunnen en wat voor gegevens zal het behandelen? Ik kreeg graag meer informatie over de categorieën van gegevens afkomstig van de FOD's Justitie, Binnenlandse Zaken en Economie. Wat is het verschil met de verkeersveiligheidsbarometer die uw voorganger in het leven heeft geroepen?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De European Transport Safety Council (ETSC) raamt dat bij ongewijzigd beleid de doelstelling 2010 pas in 2013 wordt gehaald.

Handhaaft de regering haar doelstelling om een halvering te realiseren tegen eind 2010? Wil de staatssecretaris samen met de minister van Binnenlandse Zaken snel werk maken van de invoering van het verkeer als zevende basisfunctie van de lokale politie? Dit punt is opgenomen in het regeerakkoord. Hoe wil men op relatief korte termijn een nieuw verkeersveiligheidsbeleid implementeren voor doelgroepen met een verhoogd risico volgens de statistieken, voor risicoplatsen en voor risicomomenten?

05.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Uit het rapport van de Europese organisatie voor de verkeersveiligheid blijkt dat België de Europese doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2010 met 50 procent te verminderen, niet zal halen. Volgens de ETSC (*European Transport Safety Council*) zou België die doelstelling pas in 2012 bereiken.

(Nederlands) Ondanks de vertraging van twee jaar zijn we daarmee nog altijd vierde, na Frankrijk, Portugal en Luxemburg.

(Frans) Volgens de Belgische statistieken daalde het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2006 met 27 procent naar 1069. Het voorlopige cijfer voor 2007 wijst op een lichte toename, die overal in Europa wordt vastgesteld.

(Nederlands) In het Vlaamse Gewest zit men min of meer op schema. Het aantal verkeersdoden is in de periode 2000-2006 gedaald met 36 procent. In het Waalse Gewest is er, met een daling van slechts 11 procent, nog heel wat progressiemogelijkheid. De verantwoordelijken voor het verkeersbeleid hebben dat ook vastgesteld.

(Frans) De Waalse regering wil investeren in de plaatsing van onbemande camera's. Op het stuk van verkeersveiligheid wil ze prioritair werk maken van meer controles in het kader van de strijd tegen onaangepaste snelheid en het rijden onder invloed, alsook van sensibilisatie voor de gordelplicht.

(Nederlands) Indien Vlaanderen en Brussel hun inspanningen blijven voortzetten - en daarbij wegen de laatste loodjes inderdaad het zwaarst - en indien Wallonië er werk van maakt, moeten we blijven geloven in het bereiken van de doelstellingen tegen 2010 en 2015.

(Frans) Afgelopen week heb ik er, ter gelegenheid van de installatie van het Observatorium van de verkeersveiligheid bij het BIVV, op gewezen dat de te nemen maatregelen moesten gaan over doelgroepen zoals de nieuwe bestuurders en de zwakke weggebruikers, alcohol achter het stuur, snelheidsbeheersing, het dragen van de gordel, en de ongevallen met vrachtwagens.

(Nederlands) Er is niets nieuws onder de zon. De problematiek van de verkeersonveiligheid vertoont een aantal constanten. Maatregelen met als doel de snelheid te verlagen, zijn absoluut noodzakelijk. Met een daling van de gemiddelde snelheid met 2 km per uur in 2006 hadden we 120 levens kunnen redden. Indien we in 2006 allemaal de veiligheidsgordel hadden gedragen, waren er 95 verkeersdoden minder geweest. Als we het rijden onder invloed van alcohol meer onder controle krijgen, wordt het ongevalrisico sterk verminderd.

(Frans) Tijdens de afgelopen maand maart heeft het interministerieel Comité voor de verkeersveiligheid beslist een "task force" Verkeersveiligheid, belast met het voorstellen van maatregelen op korte en lange termijn op te richten. De Gewesten, Binnenlandse Zaken, Justitie, de politie en het BIVV werken er actief aan mee. Een kadernota wordt tegen de herfst verwacht. Er zal ook worden onderzocht welke maatregelen op lange termijn genomen moeten worden om de doelstelling van maximum 500 verkeersdoden in 2015 te halen.

(Nederlands) Het observatorium voor de verkeersveiligheid is opgericht in de schoot van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en wordt bijgevolg gefinancierd uit de reguliere middelen van het BIVV. Men brengt vooral personeel samen dat reeds in dienst was en men vult dit aan met enkele nieuwe krachten die zich specifiek op de gegevensverzameling en -analyse zullen concentreren. Zoals in het verleden wordt ook samengewerkt met de verschillende andere overheden om de gegevens te verkrijgen. Het gaat dan vooral om de FOD Economie voor de ongevallenstatistieken, de politie en Justitie. Zij zullen via een stuurgroep structureel betrokken worden bij het observatorium.

(Frans) De statistieken van de verkeersveiligheidsbarometer zijn voorlopige gegevens met een indicatief karakter.

(Nederlands) Het eerste werkstuk van het observatorium was de presentatie van de evolutie van de verkeersveiligheid voor de periode 2000-2006. In het najaar van 2008 zullen de definitieve cijfers voor 2007 hierin worden geïntegreerd. Voorts worden specifieke themadossiers opgesteld, gericht op de doelgroepen en risicofenomenen die ik reeds aanhaalde.

Bij een volgende stap zal men gegevens meer in de diepte analyseren op basis van ongevalformulieren, het gerechtelijk dossier, de processen-verbaal en het verzekeringsdossier. Dankzij het proefproject dat in het najaar van 2008 start betreffende de ongevallen met vrachtwagens in de provincie Oost-Vlaanderen, zullen we kunnen nagaan welke problemen op praktisch, materieel en wetgevend vlak kunnen rijzen.

Volgens het kabinet van Binnenlandse Zaken is de publicatie van het koninklijk besluit over verkeer als zevende basisfunctie tegen eind 2008 gepland. De praktische implementatie van de organisatienormen en het functioneren van de politie wordt dus nu al uitgewerkt.

05.06 Guido De Padt (Open Vld): Het antwoord schenkt mij voor het grootste gedeelte voldoening. Ik ben zeer tevreden dat de staatssecretaris echt werk wil maken van de ongevallenanalyse. Gezien de verschillen, namelijk 36 procent tegenover 11 procent, is het goed dat Wallonië de snelheid verhoogt op het vlak van de verkeersveiligheid. Alle middelen, ook flitspalen, zijn daartoe goed. Hier zijn communautaire discussies weinig zinvol, aangezien het over de veiligheid van de mensen gaat.

05.07 Valérie De Bue (MR): Het BIVV heeft altijd gepleit voor een betrouwbaar statistisch instrument dat ontbrak op het stuk van de verkeersveiligheid teneinde een doeltreffend beleid te kunnen uitstippelen.

05.08 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik dank de staatssecretaris voor zijn engagement. Onze vierde plaats op Europees vlak inzake de doestelling 2010 is natuurlijk relatief. Ter vergelijking: Nederland streeft naar driehonderd verkeersdoden in 2020. Dat zijn natuurlijk ambities van een heel andere orde.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "veiligheidsmaatregelen ten gunste van de gemotoriseerde tweewielers" (nr. 6540)
- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verkeersveiligheidsbeleid ten aanzien van motorrijders" (nr. 6665)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stiefmoederlijke behandeling van de motorrijders in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 6728)

06.01 Xavier Baeselen (MR): Ik heb in uw beleidsnota niets gelezen over bijzondere aandacht voor de gemotoriseerde tweewielers.

Vervolgens was er het debat over het wetsvoorstel met betrekking tot het gebruik van de busstroken door motorfietsen. Uit recente statistieken blijkt dat de motorrijders jammer genoeg oververtegenwoordigd zijn onder de verkeersslachtoffers. Welke maatregelen zullen u en uw administratie treffen opdat de motorrijders verhoudingsgewijs niet langer de grootste groep verkeersslachtoffers zouden vormen? Nieuwe preventiecampagnes over motorrijders in het verkeer zouden nuttig zijn, om zowel de autobestuurders als de motorrijders zelf op de gevaren op de weg te wijzen.

06.02 Guido De Padt (Open Vld): Uit cijfers van de European Transport Safety Council blijkt dat de kans op een dodelijk ongeval voor motorrijders acht keer groter is dan voor autobestuurders. Het aantal doden bij motorrijders is sinds 2000 zelfs toegenomen met 10 procent. In zijn beleidsnota neemt de staatssecretaris het engagement om het probleem aan te pakken en hierover met de sector te overleggen, bijvoorbeeld via de op te richten werkgroep Motorrijders binnen het BIVV.

Beschikt de staatssecretaris over nationale cijfers van het aantal ongevallen met motorfietsen in de afgelopen drie jaar? Hoe verhouden die cijfers zich tot het aantal doden bij autobestuurders? Welke maatregelen zal de minister nemen om de veiligheid voor motorrijders te verbeteren? Bevestigt de staatssecretaris dat de werkgroep Motorrijders van het BIVV nog niet werd bijeengeroepen bij gebrek aan voorzitter? Welke initiatieven neemt de staatssecretaris om het overleg met de sector op te starten?

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Volgens zijn beleidsnota zal de staatssecretaris het probleem van het stijgende aantal dodelijke slachtoffers bij motorrijders met de sector bespreken.

Hoe vat de staatssecretaris dat overleg op? Klopt het dat de BIVV-werkgroep nog niet is samengekomen? Welke maatregelen zal de staatssecretaris nemen om de veiligheid van de motorrijders te verhogen?

06.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Uit de cijfers van het observatorium voor de verkeersveiligheid blijkt dat enkel in de categorie motoren boven 400 cc het aantal doden blijft toenemen: tussen 2000 en 2006 was er een stijging met 12,7 procent. Het aantal doden bij personenvoertuigen daalde in diezelfde periode met 30,3 procent. Het risico van overlijden is voor motorrijders tien keer hoger dan voor

andere voertuigtypes.

Ik overhandig de commissieleden de gedetailleerde cijfers.

De oorzaken en de mogelijke maatregelen heb ik in deze commissie reeds toegelicht naar aanleiding van de vragen van de dames Musin en Lejeune. Mogelijke oorzaken zijn onder andere de onzichtbaarheid en het risicogedrag van de motorrijders, de gebrekkige rijopleiding en de infrastructuur.

In mijn beleidsnota heb ik aangegeven dat ik de zichtbaarheid van de motorrijders wil verhogen door hen reflecterende hesjes of ander reflecterend materiaal te laten dragen. Er zijn ook mogelijkheden via de rijopleiding of zelfs via het beperken van het vermogen van de motors. Ik wil alle mogelijkheden openlaten. Over deze zaken moet worden overleg met de sector. Ik zal daarom de voorzitter van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid vragen om dringend een werkgroep samen te stellen die zich na de vakantie uitspreekt over de maatregelen die moeten worden genomen.

06.05 Guido De Padt (Open Vld): Ik ben blij dat de staatssecretaris het probleem ernstig neemt. Ik vrees dat zijn voorstel om het vermogen te beperken op weinig applaus zal kunnen rekenen, maar het is goed dat hij de knuppel in het hoenderhok gooit.

06.06 Xavier Baeselen (MR): U had het over de beperking van het motorvermogen. Ik ben niet overtuigd van het nut van de maatregel want men zou zich die vraag ook kunnen stellen voor auto's. Ik denk dat het belangrijk is meer aandacht te besteden aan de motorrijders, of dat nu via opleiding, preventie of informatie- en bewustmakingscampagnes gebeurt.

Inzake de cijfers die u ons gegeven heeft, stel ik vast dat de zware ongevallen met de dood tot gevolg, zich hoofdzakelijk buiten de steden voordoen. Die statistieken zullen u ongetwijfeld helpen om de noodzakelijke campagnes te voeren.

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De cijfers met betrekking tot de problematiek van de motorrijders zijn toch wel schokkend. Er is ook sprake van verschillen op het vlak van verkeersveiligheid tussen het noorden en het zuiden van het land. Deze verschillen vergen ook een verschillende aanpak, iets waar wij al lang voor pleiten. Het Belgische niveau staat een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen in de weg, in het bijzonder ten aanzien van de motorrijders.

Het is jammer dat er pas na de vakantie werk wordt gemaakt van de werkgroep, vermits de problemen bekend zijn. Ik vraag me af of de beperking van het motorvermogen wel een goede maatregel is. Volgens mij moeten we veeleer denken aan een globaal pakket van maatregelen, waarbij bijvoorbeeld ook wordt gekeken naar de rijopleiding.

06.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Laat ons de verkeersveiligheid toch niet te veel door een communautaire bril bekijken. Qua verkeersstatistieken en het aantal verkeersdoden kan Brussel bijvoorbeeld de beste resultaten voorleggen, maar dat moet bekeken worden in een stedenbouwkundige context. In Wallonië is de geringere bewoning en het minder drukke verkeer bijna een uitnodiging om sneller te rijden. De overtredders kunnen trouwens afkomstig zijn uit andere regio's. Veiligheid moet beschouwd worden als een objectief gegeven dat overal moet worden nagestreefd.

06.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Akkoord, maar dat neemt niet weg dat Vlaanderen, Wallonië en Brussel zelf zouden moeten kunnen beslissen over eigen maatregelen met betrekking tot een betere verkeersveiligheid.

06.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Zeer onlangs heeft de heer Demotte mij nog schriftelijk laten weten dat hij werk wil maken van het probleem. Dat is voor mij een belangrijk signaal.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 6852 van de heer Lavaux wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vervalste rijbewijzen" (nr. 6470)

07.01 Guido De Padt (Open Vld): Cijfers van de minister van Binnenlandse Zaken geven aan dat tussen 2003 en 2007 meer dan zeventuizend valse en vooral niet-Europese rijbewijzen werden aangeboden om ze om te ruilen voor een Belgisch rijbewijs. Er is sprake van een belangrijke toename van het aantal gevallen. Gezien de risico's die dit fenomeen inhoudt voor de verkeersveiligheid, moet de regering dergelijke feiten streng aanpakken en eventueel zelfs overwegen om niet-Europese buitenlanders te verplichten om hun rijbewijs in België te behalen, zoals dit het geval is in Nederland. Daar moeten deze bestuurders een praktisch en theoretisch examen afleggen vanaf een bepaalde datum.

Erkent de staatssecretaris het probleem en beschikt hij nog over bijkomende informatie? Welke samenwerking bestaat er al met Justitie en met de politie? Is de staatssecretaris bereid om wettelijke maatregelen te treffen naar het voorbeeld van Nederland?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De gemeenten, die instaan voor de afgifte van de rijbewijzen, moeten elk buitenlands rijbewijs dat ter omwisseling wordt voorgelegd, ter controle doorsturen naar de centrale dienst voor de Bestrijding van de Valsheden van de politie. Op die manier worden vele valse documenten ontdekt.

In Nederland krijgt de houder van een rijbewijs uit een land dat geen lid is van de Europese Unie, geen vrijstelling van het theoretisch en/of het praktisch examen. België heeft echter bilaterale akkoorden tot wederzijdse erkenning van de rijbewijzen met heel wat landen. Wordt een dergelijk akkoord opgezegd, dan heeft dat eveneens gevolgen voor de houders van een Belgisch rijbewijs in het andere land.

07.03 Guido De Padt (Open Vld): In Nederland werd de regeling ingevoerd omwille van het grote aantal vervalste rijbewijzen. Ik weet natuurlijk niet hoeveel Belgen in niet-Europese landen zouden worden getroffen door de invoering van een dergelijke maatregel in België. Misschien moeten we een en ander eens nauwkeurig onderzoeken: als zoveel mensen rondrijden met een vervalst rijbewijs, kan dit immers in belangrijke mate bijdragen tot de verkeersonveiligheid.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Ik begrijp de bezorgdheid, maar voorlopig zie ik af van het Nederlandse voorbeeld, omdat ik de Belgen met een rijbewijs die naar het buitenland gaan, niet wil straffen door zo een maatregel lichtzinnig in te voeren.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de status van verkeersborden die niet in het verkeersreglement zijn opgenomen" (nr. 6481)

Voorzitter: Ludo van Campenhout

08.01 Xavier Baeselen (MR): Met name in het kader van initiatieven omtrent carpooling vragen verenigingen de gemeenten soms verkeersborden langs de openbare weg te plaatsen. Die borden zouden in sommige gevallen door de Gewesten gesubsidieerd worden.

Wat is de status van dergelijke verkeersborden? Mogen de gemeenten de toestemming geven om ze te plaatsen? Bestaan er ter zake regels of voorschriften inzake de afstand ten opzichte van de reglementaire verkeersborden? Zouden die initiatieven geen afbreuk kunnen doen aan de leesbaarheid van laatstgenoemde borden, en bijgevolg de verkeersveiligheid in het gedrang kunnen brengen?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De meeste richtingborden worden vastgelegd in de Wegcode, maar de wegbeheerders of de gemeenten kunnen er andere bedenken. Over de plaatsing en de dimensies van die borden bestaat geen regelgeving, maar de gemeenten, die verplichtingen hebben voor de beveiliging van het wegennet, kunnen zich laten leiden door de van kracht zijnde normen voor dergelijke

borden. De richtingborden mogen het verkeer niet hinderen, mogen geen andere borden aan het zicht onttrekken of de gebruikers op het verkeerde been zetten met betrekking tot de betekenis van de borden.

Tot nu toe was het vooral de bedoeling de aandacht van de bestuurders te trekken en ervoor te zorgen dat ze halt houden om een passagier te laten uitstappen op een plaats waar zulks officieel is toegelaten. Het is altijd mogelijk het verkeersreglement te wijzigen om de verkeerstekens eenvormig te maken.

08.03 Xavier Baeselen (MR): De bedoeling van mijn vraag was niet het verkeersreglement te wijzigen. Als ik het goed begrijp, mogen die borden voor carpoolers enkel daar worden geplaatst waar voertuigen wettelijk mogen stilstaan om personen te laten in- of uitstappen.

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het gaat inderdaad om plaatsen waar voertuigen mogen stilstaan zonder dat ze een gevaar betekenen voor andere weggebruikers.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen over "de veroordeling voor dronkenschap" (nr. 6459)

09.01 Jean-Luc Crucke (MR): Een veroordeling wegens dronkenschap gaat vergezeld van een begeleidende maatregel die erin bestaat dat de betrokkene een medisch en psychologisch onderzoek dient te ondergaan. Het kan echter gebeuren dat de betrokkene in het kader van een zelfde procedure gevraagd wordt verscheidene onderzoeken te ondergaan en daar dus veel geld moet voor neertellen. Worden de centra waar die onderzoeken plaatsvinden gecontroleerd, wat hun werking en de toegepaste praktijken betreft? Sommige magistraten houden rekening met sociale gegevens en moeilijkheden om hun vonnissen te moduleren, maar de veroordeelde personen worden geconfronteerd met astronomisch hoge rekeningen. Zou het niet verkieslijk zijn een en ander aan de beoordelingsbevoegdheid van de magistraat over te laten?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De instellingen die belast zijn met het geneeskundig en psychologisch onderzoek, worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer gecontroleerd. De beslissingen waardoor het herstel in het recht tot sturen in de tijd beperkt wordt, zijn gebaseerd op de medische normen van de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs. Wat de betaling van de geneeskundige en psychologische onderzoeken betreft, zijn er maximumprijzen vastgelegd die de erelonen en administratieve kosten dekken. De oplossing die u voorstaat en erin bestaat dat er maar één keer betaald zou worden voor alle onderzoeken die een veroordeelde in het kader van een zelfde veroordeling ondergaat, zou de erkende centra in financiële problemen brengen.

Wel kan de rechter de kosten die de betrokkene voor de herstelonderzoeken en de erelonen van de arts en de psycholoog moet betalen, van de boete aftrekken.

De verplichting een herstelexamen af te leggen om opnieuw een auto te mogen besturen, is gerechtvaardigd gelet op de eisen inzake verkeersveiligheid. De deskundigen moeten uitmaken of de bestuurder in staat is opnieuw een auto te besturen, de rechter kan dat niet inschatten.

09.03 Jean-Luc Crucke (MR): U heeft bevestigd dat die centra gecontroleerd werden. U heeft verduidelijkt dat er geen sprake van is de kosten per examen ter discussie te stellen en om budgettaire redenen over te stappen naar een kost per dossier. Ik vrees dat de financiering van de centra en niet de noodzakelijke opvolging van de veroordeelde persoon in het stelsel centraal komt te staan..

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eisen van de transportsector" (nr. 6516)

10.01 Jean-Luc Crucke (MR): Wat was uw antwoord aan de federaties die in financiële moeilijkheden verkeren, met name ten gevolge van de stijging van de brandstofprijzen? Werd er gehoor gegeven aan hun eisen? Welke impact zou een eventueel akkoord hebben op de begroting?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De regering vat de problemen waar u de vinger op legt, zeer serieus op. Er werd besloten drie werkgroepen in te stellen die zich moeten buigen over de vraagstukken betreffende fiscaliteit, de sociale kwesties en de problemen inzake mobiliteit. Wij hebben de haalbaarheid van de eisen op technisch gebied onderzocht. Wat de mobiliteit betreft, kunnen we de sector nu al antwoorden verschaffen, maar de regering moet eerst nog de budgettaire weerslag van bepaalde maatregelen nagaan, inzonderheid van de fiscale en sociaalrechtelijke maatregelen.

Ik hoop in de loop van volgende week over alle gegevens te beschikken om een nieuwe vergadering te kunnen beleggen. Ik geef toe dat mijn beslissingen afhankelijk zijn van de budgettaire gevolgen, én van een formeel akkoord van de regering over de lasten die zullen voortvloeien uit de voorstellen van mijn collega's.

10.03 **Jean-Luc Crucke** (MR): Ik heb nota genomen van de belangrijke vooruitgang die in dat dossier werd geboekt. Ik hoop dat de zaak afgerond kan worden in de loop van volgende week.

Het incident is gesloten.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voor rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs gehanteerde tolerantie" (nr. 6870)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele vrijstelling van rijtijdencontroles voor het niet-professionele vervoer van materiaal van en naar jeugdkampen" (nr. 6906)

11.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): U verklaarde onlangs dat bij controles op de rij- en rusttijden van de vrachtwervoerders een zekere tolerantie zou worden ingebouwd. Wat bedoelt u daar precies mee? Wat is de tolerantiedrempel? Volgens welke criteria of specifieke regels wordt er uitgemaakt wat er onder "een zekere tolerantie" moet worden verstaan?

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De tolerantie bij het gebruik van een digitale tachograaf is dezelfde als in Frankrijk en Nederland. Ze wordt geregeld door richtsnoer nr. 4, met betrekking tot verordening nr. 3821/58 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en verordening nr. 1360/2002 betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van verordening nr. 3821/85. De tolerantiedrempel bedraagt 15 minuten per periode van 4.30 uur onafgebroken rijden voor vervoersactiviteiten met frequente stops. De tolerantie moet zonder discriminatie worden toegepast en geldt voor alle Belgische en buitenlandse bestuurders.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "het verminderd aantal transportbedrijven" (nr. 6552)**

12.01 **Peter Logghe** (Vlaams Belang): Transportbedrijven hebben het de laatste tijd heel moeilijk. Volgens een recente studie neemt het aantal faillissementen in de sector toe en neemt het aantal startende bedrijven af. Dit zou te wijten zijn aan de slechte economische conjunctuur, de stijgende energieprijzen en de zware sociale lasten.

Hoe reageert de minister? Zullen er bedrijfsfiscale maatregelen genomen worden of maatregelen om het opstarten van transportbedrijven te vereenvoudigen en de sociale lasten te verminderen, en op welke termijn?

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik zal enkele statistische gegevens aan de heer Logghe overhandigen. In het algemeen blijkt daaruit dat het aantal transportbedrijven evolueerde van een kleine achtduizend in de jaren '90 tot meer dan negenduizend tussen 2000 en 2003, waarop het opnieuw daalde tot ongeveer 8900 nu. Er zijn dus inderdaad minder transportbedrijven en het aantal faillissementen is toegenomen. Het gaat daarbij vooral om jonge ondernemingen, die blijkbaar gevoeliger zijn voor de gewijzigde conjunctuur en de onderlinge concurrentie. De oorzaken volgens de bedrijven zelf zouden de te

hoge lasten zijn en het wegvallen van klanten door onder meer faillissementen.

Ik ben op zoek naar methodes om het opstarten van een transportbedrijf te vereenvoudigen en het beroep aantrekkelijker te maken. Op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer staat alle actuele informatie voor kandidaat-vervoerders en kunnen formulieren gedownload worden.

De kwaliteit binnen deze sector wordt tevens verbeterd door aangepaste opleidingen voor het behalen van een vakbekwaamheidsattest in het kader van de Europese reglementering.

De gesprekken die werden opgestart naar aanleiding van de recente protestacties van de wegvervoerders, geven ons de gelegenheid om nieuwe denksporen te analyseren. Maatregelen inzake socialelastenverlagingen en fiscale maatregelen zijn bevoegdheden van de ministers van Sociale Zaken en Financiën. Ik hoop dat ik samen met hen volgende week opnieuw kan vergaderen met de vakbonden.

12.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Wat mij zorgen baart, is dat het vooral de jonge bedrijven zijn die failliet gaan. Daarom zouden de schijnzelfstandigen of de eenmanszaken een aandachtspunt moeten vormen in het beleid van de regering. Ik ben benieuwd naar de maatregelen die naar aanleiding van de begrotingscontrole zullen worden voorgesteld en zal de zaak blijven volgen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe radar op de luchthaven van Charleroi" (nr. 6612)

13.01 Valérie De Bue (MR): Volgens de pers zou het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) de luchthaven van Gosselies verplicht hebben een nieuwe rolbaangeleidingsradar te installeren.

Op grond van welke wettelijke bepalingen kan de plaatsing van zo een grondradar verplicht gesteld worden?

Moet die radar ook in andere Belgische luchthavens geïnstalleerd worden?

Worden de kwalificatieprocedures voor andere luchthavens geschorst, in afwachting van de installatie van een dergelijk systeem?

Waarom kan het DGLV de kwalificatieprocedures voor de in aanbouw zijnde allweatherradar niet opstarten, zolang die grondradar niet geïnstalleerd is?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) heeft de luchthavens van Luik en Charleroi verplicht een rolbaangeleidingsradar te installeren om voor een grotere veiligheid te zorgen bij slecht zicht.

De International Civil Aviation Organization (ICAO) heeft de Belgische autoriteiten aanbevolen de installatie van een grondradar verplicht te stellen voor landingen bij slecht zicht. Momenteel zijn de luchthavens Luik-Bierset en Brussel-Nationaal de enige die daarmee uitgerust zijn. Voor de luchthaven van Charleroi loopt de homologatieprocedure nog.

De exploitant moet een planning opstellen en in afwachting de nodige veiligheidsmaatregelen nemen.

De luchthaven van Charleroi wordt verplicht een grondradar te plaatsen. Dat is gerechtvaardigd omwille van de ontwikkeling van de luchthaven, én omdat er dankzij de installatie van een ILS van categorie 3B ook bij beperkt zicht toestellen zullen landen. In afwachting worden enkel landingen tot categorie 2 toegestaan, dit is bij een zicht van meer dan 350 meter. De exploitant kan overgangsmaatregelen voorstellen. Er is overleg gepland tussen het DGLV en de verantwoordelijken van de luchthaven, teneinde vooruitgang te boeken in dit dossier.

De wettelijke basis om de plaatsing van een *surface movement radar* op te leggen, ligt in artikel 43bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart.

13.03 Valérie De Bue (MR): Er zullen nieuwe oppervlakteradars geïnstalleerd moeten worden zonder de

installatie van de ILS3 in het gedrang te brengen, gevolgd door overgangsmaatregelen. We zullen op die manier moeten werken om de veiligheid in Charleroi te garanderen.

13.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): We installeren de ILS om de luchthaven in de best mogelijke veiligheidsomstandigheden te kunnen gebruiken maar we moeten de oppervlakteradar installeren om te voorkomen dat we de luchthaven moeten sluiten wanneer de zichtbaarheid minder dan 350 meter bedraagt. Het ene gaat dus bijna onvermijdelijk samen met het andere.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 6829)

14.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Toen ik een tiental jaar geleden mijn eerste vragen stelde over de IJzeren Rijn, kreeg ik nog te horen dat dit dossier niet dringend was, maar dat het om 'reservecapaciteit', ging die men pas tien jaar later nodig zou hebben. Nu zijn we 2008 en is de IJzeren Rijn nog altijd niet terug geactiveerd, ondanks internationale verdragen, uitspraken van arbitragetribunalen en het sluiten van een *memorandum of understanding* met de Nederlandse regering.

Ondanks verklaarde de Nederlandse minister van Verkeer dat Nederland bereid was mee te betalen voor een spoorverbinding via een alternatief tracé. Het Nederlandse standpunt is altijd geweest dat een verbinding via het historische tracé langs Roermond, inclusief de ondertunneling, volledig door België zou moeten worden betaald.

Wat is de huidige stand van zaken? Welke opties met betrekking tot het tracé worden er in overweging genomen? Wat is de timing voor de ingebruikname?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In uitvoering van de uitspraak van het arbitragetribunaal hebben België en Nederland op 6 juli 2006 gezamenlijk een commissie van onafhankelijke deskundigen gevraagd om een raming te maken van de kosten die de heractivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied voor beide landen zou meebrengen. Om haar advies hieromtrent te onderbouwen, moet de commissie een aantal studies laten uitvoeren, waaronder het actualiseren van de technische studies en de kostenraming van het basisalternatief, zoals die naar aanleiding van een eerdere grensoverschrijdende studie werden vastgelegd in overleg tussen België, Nederland en Duitsland. Voorts werd beslist om ook de vervoersprognoses te actualiseren en een grensoverschrijdende maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit te voeren. Deze werkzaamheden zijn nu volop in uitvoering en de resultaten zullen beschikbaar zijn in het najaar van 2008.

Het onderzoek richt zich vooral op het basisalternatief, dit wil zeggen het historisch tracé van de IJzeren Rijn, weliswaar met een omleiding rond Roermond en een ondertunneling van het Meinweggebied. Voor de MKBA wordt een vergelijking gemaakt met het nulalternatief - geen IJzeren Rijn - en met een alternatief tracé langs de N280 en de A52.

In de overeenkomst van 6 juli 2006 wordt vooropgesteld om de verbinding tegen 2015 te realiseren, maar ProRail schat de aan deze planning verbonden risico's hoog in en vindt 2018 een meer realistische datum.

Ik moet hieraan nog toevoegen dat ik vorige donderdag en vrijdag, samen met minister Vervotte, onderhandeld heb met de Duitse regering, de regering van Nordrhein-Westfalen en de Nederlandse regering. Wij hebben daar het Belgische standpunt verduidelijkt en de gevolgen van de uitspraak van het arbitragetribunaal alsook de verdeling van de kosten duidelijk uiteengezet.

Nederland en Nordrhein-Westfalen hebben nogmaals het tracé via de N208 en de A52 naar voren geschoven, maar wat dat betreft zitten Brussel en Berlijn op dezelfde golflengte. Nederland en Nordrhein-Westfalen willen dat dit alternatief eveneens wordt opgenomen in de studie, omwille van de specifieke voordelen die zij daarin voor zichzelf zien. Wij zijn daar niet tegen. Voor ons gaat het om het tot stand brengen van een verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Ook voor Duitsland is het van belang dat het Ruhrgebied zowel toegang heeft tot Rotterdam als tot Antwerpen.

Brussel en Berlijn zijn het er echter over eens dat, als er al een alternatief tracé moet komen, de bijkomende kosten noch door België noch door de Bondsrepubliek gedragen kunnen worden en dat dit niet ook niet mag leiden tot een verdere vertraging in de realisatie.

14.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Ik dank de minister voor de actuele informatie.

Het incident is gesloten.

14.04 De voorzitter: Vraag nr. 6840 van mevrouw Déom wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Van den Bergh is afwezig.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer **Christian Brotcorne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het contract voor de verkoop van Brussels Airport aan Macquarie" (nr. 6850)
- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de lagekostenterminal op de luchthaven van Zaventem" (nr. 6920)
- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de low-cost terminal van Zaventem" (nr. 6949)

15.01 Guido De Padt (Open Vld): Volgens de luchthavenbemiddelaar mag luchthavenexploitant Brussels Airport Company (BAC) geen lage tarieven voor het gebruik van de luchthavenfaciliteiten aanrekenen zonder aanpassing van de wetgeving. De tarieven liggen bij KB vast tot 2011. Daarmee staat het nut van hele project voor het aantrekken van budgetmaatschappijen ter discussie.

Kan de staatssecretaris bevestigen dat de tarieven inderdaad vastliggen tot 2011? Moet de luchthavenexploitant zich houden aan dat KB? Heeft de Belgische Staat als minderheidsaandeelhouder via dat KB dan nog altijd een belangrijke invloed op de tarifiering? Acht de staatssecretaris een wijziging van het KB met het oog op een gedifferentieerde tarifiering aangewezen? Is er voor de bouw van de nieuwe budgetterminal inderdaad nog geen bouwvergunning afgeleverd? Waarom niet? Tegen wanneer zou dit wel kunnen? Aan welke criteria moeten de luchtvaartmaatschappijen voldoen om gebruik te kunnen maken van de budgetterminal? Vrezen de Belgische luchtvaartmaatschappijen en de carriers die reeds actief zijn in Zaventem, terecht dat die criteria hen zullen uitsluiten van dat gebruik? Vindt de staatssecretaris initiatieven noodzakelijk om de Belgische maatschappijen toegang te verlenen tot de nieuwe pier en de aangepaste terminal? Zo ja, welke?

15.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Er zou een legaliteitsprobleem zijn met een belastingstelsel dat variabel is naargelang de maatschappijen al dan niet *low cost* zijn. De traditionele maatschappijen hebben hun verontwaardiging geuit en IATA betwist de legaliteit van een dergelijke praktijk. De verordeningen zouden die discriminatie niet toelaten. Heeft u zich vergewist van de rechtsgeldigheid?

Meer algemeen, denkt u dat de bouw van een *low cost* terminal economisch en ecologisch gerechtvaardigd kan worden?

Met betrekking tot de bouwvergunning, is er een probleem door de afwezigheid van een milieueffectenrapport wat een dergelijk project betreft. Aangezien de baan niet langer wordt en het gewoon om het optrekken van een gebouw gaat, komt er geen milieueffectenrapport.

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik vrees dat men voor die lowcostterminal een vergunning van klasse 3 zal afgeven, waardoor er geen milieustudie dient te worden uitgevoerd. Het is echter het Vlaams Gewest dat ter zake bevoegd is.

15.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De vragen hebben betrekking op drie aspecten: de regelgeving met betrekking tot de tarieven op Brussels Airport, de bouwvergunning voor de geplande lowcostterminal en de gebruiksvoorwaarden ervan.

(Nederlands) Bij de privatisering van de nationale luchthaven werd de exploitant onderworpen aan een

systeem van economische regulering, waarbij deze een licentie moet bekomen en bepaalde regels moet respecteren. De tarieven liggen niet vast bij KB, maar moeten enkel ter goedkeuring worden voorgelegd aan de dienst Regulering. Zij gelden dan voor vijf jaar, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, waarna ze opnieuw moeten worden vastgesteld. De huidige periode loopt tot 31 maart 2011. De Staat heeft geen enkele invloed op de tarifiering.

De dienst Regulering gaat er evenwel van uit dat een nieuwe tarifiering tijdens de lopende reguleringsperiode niet mogelijk is voor de budgetterminal. Vermits het echter een totaal nieuw product betreft, meen ik dat men de vaststelling van de tarieven en het overleg daarover kan beschouwen alsof die plaatsgevonden hebben voor het begin van de gereguleerde periode. In dit scenario moet Brussels Airport zo snel mogelijk het overleg opstarten met het oog op een akkoord voor de aanvang van de dienstverlening.

De overeengekomen tarieven zouden dan gelden tot het verstrijken van de huidige gereguleerde periode. Een wijziging van de KB's met het oog op een kortere duur dan vijf jaar van de gereguleerde periodes kan wel worden overwogen. Ik laat dit onderzoeken.

De bouwvergunning voor de nieuwe terminal is een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. De uitbater van de luchthaven beslist over de gebruiksvoorwaarden van de budgetterminal, zonder dat hiervoor een goedkeuring is vereist van de dienst Regulering. De exploitant heeft zelf al gesproken over objectieve, transparante en eerlijke gebruiksvoorwaarden. Daar zullen waarschijnlijk een aantal operationele gebruiksvoorwaarden in vervat zitten. Een specifiek initiatief ten voordele van de Belgische luchtvaartmaatschappijen zou in strijd zijn met de eis van onpartijdigheid.

(Frans) Ten slotte komt het The Brussels Airport Company toe over de bouw van een lowcostterminal te beslissen en zijn de autoriteiten enkel bevoegd voor de afgifte van de bouwvergunningen.

15.05 Guido De Padt (Open Vld): Zaventem moet mijns inziens alle kansen krijgen om ook budgetmaatschappijen aan te trekken, voor zover dit transparant en onpartijdig gebeurt.

15.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De overheid zou duurzame vervoersmodi moeten promoten, maar kan kennelijk niet regulerend optreden ten aanzien van die projecten en maatschappijen. Dat doet vragen rijzen.

Het luchtverkeer zal aan de uitstootquota moeten voldoen en de luchthaventaksen zullen naar alle verwachting de hoogte moeten ingaan. Voor bepaalde verplaatsingen zal dan ook moeten worden geopteerd voor het spoor, dat milieuvriendelijker is, maar helaas ook duurder voor de reiziger. Zonder een minimale politieke wil om regulerend op te treden zullen we er niet kunnen voor zorgen dat milieuvriendelijke verplaatsingen het goedkoopst worden.

15.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Rekening houdend met het vertrek van DHL zal het maximumaantal bewegingen dalen van 25.000 naar 16.000. De komst van een lagekostenterminal zal geen enkele invloed hebben op het aantal toegelaten nachtvluchten op Zaventem, noch op het deel van de nacht waarin geen vliegtuigen mogen opstijgen.

Het staat ten slotte niet aan mij om me te mengen in het debat over de private vrije mededinging tussen de luchtvaart- en de spoorwegmaatschappijen, maar ik wil u er toch op wijzen dat de luchtvaartmaatschappijen vanaf 2012 bijzondere rechten inzake milieuoverlast zullen moeten kwijten.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van vliegtuigen" (nr. 7039)
- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toezicht op de vliegtuigen van Kalitta Air na de crash van een toestel in de buurt van Bogota op 7 juli" (nr. 7042)
- mevrouw **Clotilde Nyssens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het mogelijk in quarantaine plaatsen in ons land van luchtvaartmaatschappij Kalitta Air" (nr. 7061)

16.01 **Xavier Baeselen** (MR): Sinds 2004 zijn er vier ongevallen gebeurd met toestellen van Kalitta Air, en sommigen plaatsen dan ook vraagtekens bij de veiligheid van de vliegtuigen van die maatschappij.

In afwachting van de conclusies van het onderzoek met betrekking tot het ongeval van 25 mei in Zaventem zou ik willen weten aan welke controles die maatschappij in ons land onderworpen wordt. Welke opmerkingen heeft de luchtvaartinspectie sinds 2004 geformuleerd? Kan er worden gedacht aan scherpere controles van die maatschappij op Belgisch en Europees niveau?

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De regels die gelden in ons luchtruim zijn grotendeels gebaseerd op de normen van internationale verdragen. Een luchtvaartmaatschappij kan de toegang tot het Belgische luchtruim worden ontzegd wanneer zij op de Europese zwarte lijst staat. Het is de Europese Commissie – en dus niet België – die beslist om een maatschappij op de zwarte lijst te zetten, na raadpleging van de lidstaten en op basis van een aantal vaste criteria.

Voor deze beslissing wordt gekeken naar de bevindingen van het SAFA-programma (safety assessment of foreign aircrafts). In dit kader kan het directoraat-generaal van de Luchtvaart controles uitvoeren op alle buitenlandse vliegtuigen. De tekortkomingen worden opgedeeld in drie categorieën: van een beperkte tot een belangrijke invloed op de veiligheid.

Van 2006 tot juni 2008 werden volgende SAFA-bevindingen gedaan: voor categorie 1: 35 bevindingen in 2006, 37 in 2007 en 13 in 2008; voor categorie 2: 14 in 2006, 28 in 2007 en 14 in 2008; voor categorie 3: 4 in 2006, 16 in 2007 en 7 in 2008. In 2006 werden er 84 controles uitgevoerd, in 2007 114 en in het eerste semester van 2008 62.

(*Frans*) De vaakst terugkerende niet-conformiteiten betreffen de mankementen aan de lijst van minimale uitrusting, de voorbereiding van de vlucht en de algemene staat van het vliegtuig. Geen enkel vliegtuig werd de afgelopen drie jaar om veiligheidsredenen aan de grond gehouden.

Wat de maatschappij Kalitta Air betreft, werd geen enkele niet-conformiteit vastgesteld tijdens de SAFA-controles (*Safety assessment of foreign aircraft*) die ze in juni 2007 en in april 2008 onderging. Bovendien hebben de Belgische autoriteiten de twee afgelopen jaren nog veertien andere inspecties uitgevoerd bij Kalitta zonder een enkele overtreding vast te stellen. Gelet op de recente gebeurtenissen zullen de controles echter verscherpt worden.

België kan die maatschappij niet unilateraal verbieden op zijn grondgebied zonder doorslaggevend element. We moeten verordening CE2111/2005 met betrekking tot de "zwarte lijst" respecteren.

Ik voeg er nog aan toe dat de eerste resultaten van het onderzoek met betrekking tot het ongeval van mei 2008 geen enkele tekortkoming inzake de luchtwaardigheid aan het licht hebben gebracht. Het spreekt vanzelf dat België de Europese Commissie alle nuttige inlichtingen zal meedelen met het oog op de eventuele bijwerking van de zwarte lijst.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motortaxi's" (nr. 7064)**

17.01 **Olivier Destrebecq** (MR): De motortaxi's hebben hun intrede gedaan in verscheidene grote Europese steden. Ook in België verschijnen de motortaxi's in het straatbeeld. Ze vormen een bedreiging voor de traditionele taxi's en er bestaat nog geen wetgeving in dat verband.

Kunnen wij dat soort diensten bij ons laten opduiken? Ik zou graag uw mening kennen alvorens eventueel wetgevende voorstellen te doen.

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De motortaxi's zijn, op grond van de van kracht zijnde wetgeving, niet toegelaten in België. Het is aan de Gewesten om terzake wetgevende initiatieven te nemen.

Inzake verkeersveiligheid zal er een strenge regelgeving worden opgelegd.

17.03 Olivier Destrebecq (MR): U zegt dat u een en ander streng zal reglementeren. Maar ik begrijp niet goed op welke basis u dat zal doen, aangezien er geen wetgeving is. Ik vind het belangrijk om uw mening ter zake te kennen.

17.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik ga toch geen regelgeving opstellen omtrent de verkeersveiligheid van een vervoermiddel dat niet is toegestaan in ons land.

17.05 Olivier Destrebecq (MR): Ik denk dat we misschien beter proactief te werk zouden gaan.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autokeuring" (nr. 7076)

18.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Samen met enkele collega's heb ik een voorstel van resolutie ingediend over de hervorming van de autokeuring. Naast ruimere openingsuren van de keuringscentra vragen wij dat bij een licht defect een attest van een erkende garagist de tweede keuring kan vervangen. Daarnaast stippen wij ook het belang aan van een efficiënte controle op de niet-gekeurde voertuigen. Blijkbaar rijdt 5 procent van de wagens niet gekeurd op de weg.

Wanneer men een keuring mist, wordt pas na drie tot vier maanden een rappel gestuurd. Ondertussen rijdt men rond met een ongekeurd voertuig.

Wat vindt de staatssecretaris van de resolutie? Is hij een voorstander van een hervorming van de autokeuring? Welke maatregelen zal hij nemen, samen met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken?

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De resolutie staat een vrij drastische hervorming van de autokeuring voor: een liberalisering op lange termijn en een aantal maatregelen die de dienstverlening ten goede moeten komen op korte termijn. We mogen hiervoor niet over één nacht ijs gaan. Het zou goed zijn om op Europees niveau na te gaan hoe andere landen de autokeuring organiseren.

De Belgische autokeuring staat aan de spits in Europa. Er is een uniform prijzensysteem voor het hele land, dat via een compensatiesysteem voor jaren op hetzelfde niveau kan worden behouden. Enquêtes tonen aan dat meer dan 80 procent van de mensen tevreden is over de geboden dienstverlening. Dat betekent niet dat men de bestaande systemen niet kan herbekijken, en zo mogelijk kan men verbeteren en verfijnen.

We mogen het belang van de technische veiligheid geenszins onderschatten. De meeste ongevallen zijn het resultaat van een samenloop van factoren, waarbij de goede staat van het voertuig ertoe kan bijdragen dat het ongeval voorkomen had kunnen worden. De controle daarop kan het best gebeuren door onafhankelijke en daartoe aangestelde personen en organisaties die er effectief kunnen voor zorgen dat bepaalde mankementen worden verholpen door een controle op de herstelling achteraf uit te voeren.

In een mogelijk geliberaliseerde markt moet men er ook voor zorgen dat men niet alleen geïnteresseerd is in de gemakkelijke en snelle hap, maar ook in de minder rendabele zaken of de aangelegenheden die wat meer moeite kosten. De verkeersveiligheid en de overheid mogen niet het slachtoffer worden. Ik vroeg mijn administratie na te gaan welke maatregelen men kan nemen langs politionele weg voor de niet-gekeurde voertuigen. Ik heb het antwoord helaas nog niet in mijn bezit.

18.03 Hilde Vautmans (Open Vld): De staatssecretaris denkt na over de mogelijkheid om garagisten attesten te laten afleveren. Het gaat natuurlijk om alleen kleine zaken, voor belangrijke zaken moet men naar een keuringscentrum.

De keuringscentra zouden elektronische afspraken moeten maken om wachttijden te voorkomen.

Ik hoop dat er snel afspraken komen met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie. Eerst en vooral moet de staatssecretaris erop aandringen dat de heroproepingsbrieven sneller en directer worden bezorgd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.32 uur.

La discussion des questions est ouverte à 15 h 33 par M. François Bellot, président.

Le **président** : Les questions n° 5999 de M^{me} Jacqueline Galant, n° 6050 de M. Jean-Jacques Flahaux, n° 6065 de M. Willem-Frederik Schiltz, n° 6354 de M. Peter Luykx ainsi que les questions jointes n° 6277 de M. Peter Luykx et n° 6713 de M. Jan Peeters sont reportées.

01 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation abusive de la piste d'atterrissage 02 le mardi 24 juin 2008" (n° 6666)**
- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relevés de vent par Belgocontrol et les justifications erronées quant à l'utilisation de la piste 02" (n° 6721)**
- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le compromis Leterme visant à résoudre la problématique des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 7071)**

01.01 Xavier Baeselen (MR) : La piste 02 de l'aéroport de Zaventem continuerait à être utilisée de façon abusive, excessive, illicite et en contravention avec de nombreuses décisions de justice. Un huissier aurait constaté sa mise en service injustifiée. Les associations de riverains auraient lancé contre l'État belge un commandement de payer de nouvelles astreintes et auraient fait constater l'utilisation abusive de cette piste sur la base de l'arrêt interprétatif rendu le 29 mai par la Cour d'appel de Bruxelles et confirmant la thèse de l'arrêt du 17 mars 2005.

Confirmez-vous l'utilisation de la piste 02 ? Un commandement de paiement de l'astreinte a-t-il été lancé ? Que comptez-vous faire face à cet arrêt du 29 mai ?

01.02 Georges Dallemagne (cdH) : Belgocontrol publie en temps réel les mesures de la force et de l'orientation du vent sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National. Entre le 1^{er} janvier et le 14 mai 2008, les riverains ont procédé à un relevé de ces données les jours où la piste 02 a été utilisée. Ils ont constaté que les mesures en direct s'écartaient souvent très nettement des chiffres avancés a posteriori par Belgocontrol pour justifier l'utilisation de la piste 02. La journée du 19 avril est un exemple éloquent à cet égard.

Quelles sont les raisons de ces erreurs de Belgocontrol ? Qui est responsable de la justification a posteriori du choix des pistes ? Êtes-vous au courant que la piste 02 est utilisée même lorsque les relevés de vent sont inférieurs aux normes ? Il serait question de 70 à 98 % d'atterrissages abusifs sur cette piste.

La note du 14 mars sur les nuisances sonores précisait que le ministre de la Mobilité ferait un rapport au kern le 30 avril. Cette date a été reportée au 31 mai, puis à la fin juin. Comptez-vous soumettre au gouvernement une proposition de compromis avant les vacances ?

Par ailleurs, il me revient que la norme de vent de cinq nœuds serait utilisée sur toutes les pistes, de jour comme de nuit. Une telle proposition est inacceptable. La piste 02/20 doit rester une piste de réserve. Où en êtes-vous sur la question des normes de vent ?

01.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La piste 02 a en effet été utilisée le 24 juin en raison d'un vent de nord-est.

Une nouvelle demande d'astreinte a été exprimée par des riverains. La divergence de vues qui subsiste, malgré l'arrêt en interprétation, entre l'État et certains habitants au sujet de l'interprétation de l'arrêt du 17 mars 2005 devra être tranchée par le juge des saisies et par la Cour d'appel.

Trouver une solution durable et acceptable par tous est une de mes priorités, mais chacun doit faire preuve de bonne volonté.

J'ai demandé à Belgocontrol les données de vent pour le 19 avril et celles-ci ne correspondent pas du tout à vos chiffres. Ces mesures démontrent que la vitesse et la direction du vent justifiaient totalement l'emploi de la piste 02.

Les justifications transmises au service de médiation étaient également correctes. J'ajoute que les résultats des audits de la procédure de sélection des pistes menés par l'autorité de surveillance nationale des fournisseurs de services de navigation aérienne et par Eurocontrol ont toujours été positifs.

La note du 14 mars prévoyait un rapport au kern sur la possibilité de périodes sans décollage pendant la nuit. Il est apparu que ce projet n'était pas compatible avec la viabilité économique du hub de DHL. Dès lors, j'ai proposé en mai une alternative qui offrirait un maximum de périodes calmes à l'ensemble des riverains.

En matière de composantes de vent, ma volonté est d'accorder la priorité à la sécurité sans faire de choix politique entre les pistes et donc en appliquant des critères identiques pour toutes les pistes.

Je suis également personnellement favorable à l'installation d'un ILS sur la piste 07L, proposition qui est toujours en discussion au sein du groupe de travail.

01.04 Xavier Baeselen (MR) : Nous devons faire appliquer les normes de sécurité. Toutes les pistes n'ont pas la même longueur et les mêmes conditions de sécurité. Il faut en revenir à cette seule exigence et non pas en arriver à la question des dispersions ou des nuisances par rapport à un aéroport près duquel les gens se sont installés en toute connaissance de cause avant que l'on ne change la donne pour des raisons purement politiques et, malheureusement, communautaires.

01.05 Georges Dallemagne (cdH) : Visiblement, les chiffres des riverains diffèrent de ceux de Belgocontrol. Nous finirons bien par trouver un éclaircissement à ces divergences de chiffres. L'étude comparative sera également intéressante car elle montre que l'on utilise la piste 02 de manière régulière même lorsque l'on prétend que les normes de vent actuelles ne devraient pas le justifier.

Nous sommes tous d'accord sur le fait que la sécurité doit primer. Il faut dès lors utiliser certaines pistes en priorité par rapport à d'autres.

L'incident est clos.

02 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les filtres à particules sur les véhicules au diesel" (n° 6378)

02.01 François Bellot (MR) : L'Union européenne n'imposera l'équipement des filtres à particules sur les nouveaux véhicules qu'à partir de 2011. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de ces dispositions, pouvez-vous envisager d'adopter une mesure incitative au placement d'un filtre à particules sur les voitures diesel déjà en circulation ? Un encouragement financier de l'État est-il envisageable ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Techniquement, il est possible d'équiper de filtres à particules la plupart du parc automobile diesel. Des systèmes de subsides existent aux Pays-Bas et en Allemagne.

Cependant, les montants impliqués par une subvention ne pourraient pas être supportés tels quels par le budget de l'État belge. Une réponse adéquate à la problématique passe par l'instauration d'une fiscalité générale des véhicules en fonction de leurs performances environnementales. Elle est pour l'instant à l'étude

au sein du gouvernement. Ce sont surtout les Régions qui, en cette matière, ont les clefs en mains via la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation et, à l'avenir, la taxe kilométrique.

02.03 François Bellot (MR) : On ne peut que se réjouir de ce que la Commission européenne exige le remplacement des filtres dès 2011.

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : J'ai invité les constructeurs et les importateurs à ne vendre, à partir du 1^{er} janvier 2009, que des voitures à moteur diesel déjà munies du filtre. Je ne peux cependant les y obliger.

02.05 François Bellot (MR) : Grâce à la sensibilisation de la population les constructeurs seront sans doute conduits à ajouter le filtre à particules dans leurs kits de base.

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Je ne comprends pas que certaines marques, qui vendent des voitures à moteur diesel à 13 ou 14.000 euros, l'installent d'office et que d'autres marques, dont les prix montent jusqu'à 60.000 euros, demandent un supplément de 500 euros pour le faire...

L'incident est clos.

03 Question de Mme Carine Lecomte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "des dérogations, pour raison médicale, au règlement technique des véhicules" (n° 6381)

03.01 Carine Lecomte (MR) : Une jeune femme, atteinte de lupus érythémateux systémique, qui présente une photosensibilité importante aux rayons ultraviolets, mais entend mener une vie normale et autonome, a introduit une demande de dérogation auprès du SPF Mobilité et Transport afin de pouvoir installer des filtres la protégeant des UV sur les vitres avant et le pare-brise de son véhicule. Celle-ci vient de lui être refusée sur la base de l'arrêté royal du 17 mars 2003.

Certes, le règlement technique prévoit que les vitres avant et le pare-brise ne peuvent être obscurcis. Mais ne pourrait-il être prévu de déroger aux règles quand la santé et l'intégrité physique de l'utilisateur sont grandement menacées ? Je compte sur vous pour faire avancer positivement ce dossier.

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Je comprends fort bien la situation pénible dans laquelle la personne se trouve mais je ne dispose toutefois pas d'assez d'éléments techniques spécifiques sur ce dossier pour me prononcer sur l'attribution ou non d'une dérogation.

Si le marché propose des produits qui remplissent les conditions de transparence et de filtration des rayons UV, une dérogation peut être envisagée dans la mesure où je dispose des éléments pertinents quant à la solution proposée.

Si vous pouviez me donner les coordonnées de la personne en question, la direction technique de mon administration prendra contact avec elle pour élaborer une solution satisfaisante.

03.03 Carine Lecomte (MR) : Je ne puis qu'être satisfaite de la réponse du secrétaire d'État.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le (non-) fonctionnement de l'ombudsman de l'aéroport de Zaventem" (n° 6434)**
- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence de médiateurs pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6491)**
- **M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence des médiateurs de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6506)**

04.01 Xavier Baeselen (MR) : Le service de médiation de l'aéroport de Bruxelles serait privé de ses deux médiateurs, un francophone et un néerlandophone. Ce dernier serait – ou aurait été – absent depuis

novembre pour raisons médicales. Le premier serait en congé indéterminé depuis mars. Si j'en crois certains journaux néerlandophones, il travaillerait comme conciliateur et même conseiller. Sa présence est évoquée au sein d'un cabinet ministériel. De nombreuses plaintes adressées au service de médiation sont donc restées sans réponse ces derniers temps.

Confirmez-vous ces informations publiées par la presse flamande le jeudi 19 juin ? Depuis combien de temps cette situation perdure-t-elle ? Quelle est la situation exacte des deux médiateurs ? Combien de plaintes et de questions restent-elles en souffrance ? Enfin, quelles dispositions comptez-vous prendre pour résorber l'arriéré ?

04.02 Guido De Padt (Open Vld) : Je me rallie aux propos de l'orateur précédent. En ce qui concerne le médiateur néerlandophone, les problèmes ont peut-être déjà été résolus entre-temps, car il semblerait qu'il soit à nouveau répondu aux questions posées en néerlandais.

Le secrétaire d'État reconnaît-il que les questions et les plaintes adressées au service de médiation de l'aéroport restent sans réponse ? Peut-il confirmer que les deux médiateurs sont actuellement absents ? Quand reviendraient-ils ? Existe-t-il un lien de causalité entre l'absence des médiateurs et les dysfonctionnements du service ? Ne conviendrait-il pas de prendre des mesures ?

04.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le service de médiation de Brussels Airport emploie un expert néerlandophone et un expert francophone, ainsi que quatre collaborateurs détachés par Belgocontrol. L'expert néerlandophone est en congé de maladie pour une durée indéterminée depuis le 6 mai 2008. Précédemment, il avait déjà été absent pour cause de maladie depuis décembre 2007.

(*En français*) L'expert francophone était détaché au cabinet du ministre Piette depuis le 1^{er} janvier 2008. Depuis le 21 mars, il est détaché au cabinet de Mme Milquet.

Cette situation a en effet entraîné un retard dans le traitement des plaintes, plus spécifiquement des plaintes de néerlandophones. Le service de médiation a pris des mesures et le retard sera probablement résorbé dans un délai de deux semaines.

L'arrêté royal portant création de ce service n'impose pas la désignation d'un expert pour chaque rôle linguistique mais bien d'un directeur conseiller coordinateur. Mes services analysent actuellement la situation la mieux appropriée pour remédier aux problèmes de fonctionnement du service, en conformité avec ce cadre réglementaire.

(*En néerlandais*) En ce qui concerne l'impartialité de l'expert francophone, je répète qu'il n'exerce plus ses fonctions en raison d'un détachement. L'arrêté royal créant le service de médiation dispose par ailleurs expressément que les membres du personnel du service ne peuvent plus faire partie de groupes d'intérêt regroupant des riverains ou défendant l'environnement.

04.04 Xavier Baeselen (MR) : J'aurais souhaité savoir par quel acte juridique le détachement d'un médiateur auprès d'un cabinet ministériel a été opéré. Par ailleurs, je suis surpris que des personnes devant exercer des fonctions indépendantes puissent être détachées auprès de cabinets ministériels pour, ensuite, potentiellement réintégrer leur fonction. Toutes les normes internationales en matière de médiation vont à l'encontre de ce type de pratique. Il serait utile d'avoir une réflexion à cet égard et de modifier le statut des médiateurs.

04.05 Guido De Padt (Open Vld) : Le service continue de fonctionner malgré l'absence de deux médiateurs. Dès lors, on est en droit de se demander si les deux experts sont réellement nécessaires. Le secrétaire d'État indique que l'arriéré sera résorbé dans deux semaines mais, le 19 juin déjà, il avait été dit que cela aurait été le cas dans les trois semaines. J'espère que ce dossier sera minutieusement suivi.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "de nouvelles

mesures en matière de sécurité routière" (n° 6463)

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière en Belgique" (n° 6466)
- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'Observatoire de la sécurité routière" (n° 6479)
- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'objectif à atteindre pour 2010 en matière de sécurité routière" (n° 6812)

05.01 Guido De Padt (Open Vld) : Il ressort de chiffres de l'IBSR que le nombre de tués sur la route a recommencé à augmenter. Il semble que l'effet de la nouvelle loi sur la circulation routière ait cessé de se faire sentir. Pour réaliser les objectifs fixés – moins de 500 tués en 2015 – il faudra donc des mesures supplémentaires. La création de l'observatoire de la sécurité routière constitue un pas dans la bonne direction mais il subsiste des problèmes importants comme le respect des limitations de vitesse et le port de la ceinture. Il faut aussi accorder une attention accrue aux groupes à risques comme les camions, les motocyclistes et les usagers faibles.

Quelles mesures supplémentaires compte prendre le secrétaire d'État pour réaliser les objectifs? Dans quel délai attend-il les premiers résultats de l'observatoire? Compte-t-il intégrer les résultats de l'IBSR, du baromètre de la circulation et de l'observatoire en vue de la réalisation d'analyses circonstanciées? L'étude des accidents de la route avec des camions va-t-elle être étendue aux accidents impliquant des motocyclistes ou des usagers faibles?

05.02 Xavier Baeselen (MR) : Ce sont exactement les mêmes questions que je souhaite poser au secrétaire d'État, sur la base des mêmes constats.

05.03 Valérie De Bue (MR) : De quels moyens financiers et en personnel disposera l'Observatoire de la sécurité routière, nouvellement créé au sein de l'IBSR? Dans quel délai pourra-t-il travailler et que traitera-t-il comme données? J'aurais voulu obtenir plus d'informations sur les catégories de données en provenance des SPF Justice, Intérieur et Économie. Quelle est la différence avec le baromètre de la sécurité routière, créé par votre prédécesseur?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Le Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC) estime que si la politique mise en œuvre actuellement reste inchangée, l'objectif qui devait être atteint en 2010 ne pourra l'être qu'en 2013.

Le gouvernement maintient-il son objectif de réduction de moitié d'ici à fin 2010? Le secrétaire d'État a-t-il l'intention de reconnaître rapidement, en collaboration avec le ministre de l'Intérieur, la circulation routière comme septième fonction de base de la police locale? Ce point a été inclus dans l'accord de gouvernement. Comment envisagez-vous d'appliquer à relativement brève échéance une nouvelle politique de sécurité routière axée sur les groupes cibles représentant statistiquement un risque élevé, sur les endroits à risque et sur les moments à risque?

05.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le rapport de l'Organisation européenne pour la sécurité routière explique que la Belgique n'atteindra pas l'objectif européen de faire diminuer le nombre de tués de 50% en 2010. Selon l'ETSC (*European Transport Safety Council*), la Belgique n'atteindrait son objectif qu'en 2012.

(*En néerlandais*) Malgré le ralentissement de deux années, nous occupons toujours la quatrième place, après la France, le Portugal et le Luxembourg.

(*En français*) Selon les statistiques belges, le nombre de tués, entre 2000 et 2006, a diminué de 27% pour atteindre le chiffre de 1069. Le chiffre provisoire pour 2007 annonce une légère augmentation, constatée dans toute l'Europe.

(*En néerlandais*) En Région flamande, le schéma est plus ou moins respecté. Au cours de la période 2000-2006, le nombre de tués a baissé de 36 %. En Région wallonne, la baisse n'est que de 11 %, ce qui laisse une marge de manœuvre substantielle. Les responsables de la sécurité routière en ont fait le constat.

(En français) Le gouvernement wallon veut investir dans la mise en place d'appareils automatiques. Ses priorités en matière de sécurité routière sont la multiplication des contrôles dans le cadre de la lutte contre la vitesse inadaptée et de la conduite sous influence ainsi que l'incitation au port de la ceinture de sécurité.

(En néerlandais) Si la Flandre et Bruxelles maintiennent leurs efforts – et les derniers sont en effet les plus difficiles – et si la Wallonie se met au travail, nous devons garder la foi dans la réalisation des objectifs pour 2010 et 2015.

(En français) La semaine passée, à l'occasion de l'installation de l'Observatoire de la sécurité routière au sein de l'IBSR, j'ai indiqué que les dispositions à prendre devaient concerner les groupes cibles comme les nouveaux conducteurs et les usagers faibles, l'alcool au volant, la maîtrise de la vitesse, le port de la ceinture et les accidents impliquant des poids lourds.

(En néerlandais) Il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Le problème de l'insécurité routière présente un certain nombre de constantes. Des mesures visant à réduire la vitesse sont absolument nécessaires. Une réduction de la vitesse moyenne de 2 kilomètres par heure aurait pu sauver 120 vies en 2006. Si chacun avait porté la ceinture de sécurité en 2006, il y aurait eu 95 morts en moins dans les accidents de la circulation. Si nous parvenons à contrôler davantage la conduite sous l'influence de l'alcool, les risques d'accident seront fortement réduits.

(En français) En mars dernier, le Comité interministériel pour la sécurité routière a décidé de créer une "task force" Sécurité routière, chargée de proposer des mesures à court et à long terme. Les Régions, l'Intérieur, la Justice, la police et l'IBSR y participent activement. Une note-cadre est attendue pour l'automne. On examinera également les dispositions à prendre à long terme pour atteindre l'objectif de ne pas dépasser les 500 tués à l'échéance 2015.

(En néerlandais) L'observatoire de la sécurité routière a été créé au sein de l'Institut Belge de la Sécurité Routière (IBSR) et est par conséquent financé avec les moyens ordinaires de ce dernier. Il comprend surtout du personnel qui était déjà en service, complété par quelques nouvelles recrues qui se concentreront spécifiquement sur la collecte et l'analyse de données. Comme par le passé, il y aura également une collaboration avec plusieurs autres services publics en vue de l'obtention des données. Il s'agira essentiellement du SPF Economie pour ce qui est des statistiques d'accidents, de la police et de la Justice. Ces services seront structurellement associés à l'observatoire par l'entremise d'un groupe pilote.

(En français) Les statistiques du baromètre de la sécurité routière sont des données provisoires et indicatives.

(En néerlandais) La présentation de l'évolution de la sécurité routière pour la période 2000-2006 constituait le premier document de travail de l'observatoire. À l'automne 2008, les chiffres définitifs pour 2007 seront intégrés dans ce document. Par ailleurs, des dossiers thématiques spécifiques sont élaborés et visent les groupes cibles et les phénomènes à risque que j'ai déjà cité.

Lors d'une prochaine étape, les données seront analysées plus en profondeur sur la base des constats d'accident, du dossier judiciaire, des procès-verbaux et du dossier d'assurance. Grâce au projet pilote concernant les accidents impliquant des poids lourds dans la province de Flandre orientale qui démarrera à l'automne 2008, nous serons en mesure de vérifier quels problèmes peuvent se poser aux niveaux pratique, matériel et législatif.

Selon le cabinet de l'Intérieur, la publication de l'arrêté royal relatif à la circulation routière comme septième fonction de base est prévue pour fin 2008. La mise en œuvre pratique des normes organisationnelles et le fonctionnement de la police sont donc élaborés dès à présent déjà.

05.06 Guido De Padt (Open Vld) : La réponse me satisfait en grande partie. Je me félicite de ce que le secrétaire d'État soit réellement disposé à s'atteler à l'analyse des accidents. Vu les différences, notamment 36 % par rapport à 11 %, je me réjouis de ce que la Wallonie accélère les choses en matière de sécurité routière. Tous les moyens, y compris les radars automatiques, sont bons pour atteindre l'objectif. Les discussions communautaires ont peu de sens en la matière, étant donné qu'il s'agit de la sécurité des gens.

05.07 Valérie De Bue (MR) : L'IBSR a toujours plaidé pour un outil statistique fiable qui manquait dans notre système de sécurité routière pour pouvoir mettre en place des politiques efficaces.

05.08 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je remercie le secrétaire d'État pour son engagement. Notre quatrième place européenne au regard de l'objectif de 2010 est naturellement relative. À titre de comparaison : les Pays-Bas se sont fixé pour objectif de limiter le nombre de tués de la route à trois cents d'ici à 2020. Il s'agit évidemment d'ambitions d'un tout autre ordre.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les mesures à prendre en matière de sécurité des deux-roues motorisés" (n° 6540)**

- **M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la politique en matière de sécurité routière à l'égard des motards" (n° 6665)**

- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'attitude adoptée vis-à-vis des motards dans le cadre de la politique en matière de sécurité routière" (n° 6728)**

06.01 Xavier Baeselen (MR) : Je n'ai pas trouvé dans votre note de politique générale une attention particulière pour les deux roues motorisés.

Depuis lors, il y a eu le débat sur la proposition de loi relative à l'utilisation des bandes de circulation réservées aux bus par les motos. De récentes statistiques montrent que les motards sont sur-représentés, malheureusement, parmi les victimes de la route. Quelles mesures vous et votre administration allez-vous prendre pour que les motards ne soient plus proportionnellement les victimes les plus nombreuses ? Il serait utile de revenir avec de nouvelles campagnes préventives sur les motards, pour sensibiliser tant les automobilistes que les motards eux-mêmes aux dangers de la voirie.

06.02 Guido De Padt (Open Vld) : Il ressort de chiffres de l'*European Transport Safety Council* que pour les motocyclistes, le risque d'accident mortel est huit fois supérieur au risque encouru par les automobilistes. Depuis l'année 2000, le nombre de tués parmi les motocyclistes a même augmenté de 10 %. Dans sa note de politique générale, le secrétaire d'État s'est engagé à s'attaquer au problème et à se concerter avec le secteur, par exemple, par le biais du groupe de travail Motards à créer au sein de l'IBSR.

Le secrétaire d'État dispose-t-il de chiffres nationaux sur le nombre d'accidents ayant impliqué des motocyclettes au cours des trois dernières années ? Comment se présentent les chiffres par rapport au nombre de tués parmi les automobilistes ? Quelles mesures prendrez-vous pour améliorer la sécurité des motocyclistes ? Confirmez-vous que le groupe de travail Motards de l'IBSR n'a pas encore été convoqué en raison de l'absence d'un président ? Quelles initiatives le secrétaire d'État prend-il pour démarrer la concertation avec le secteur ?

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : D'après sa note de politique générale, le secrétaire d'État abordera la question du nombre croissant de victimes parmi les motards avec le secteur.

Comment le secrétaire d'État envisage-t-il cette concertation ? Est-il exact que le groupe de travail de l'IBSR ne s'est pas encore réuni ? Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il pour accroître la sécurité des motards ?

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Il ressort des chiffres de l'observatoire de la sécurité routière que l'augmentation du nombre de motards décédés concerne uniquement la catégorie des motocycles de plus de 400 cc : il s'agit d'une augmentation de 12,7 % entre 2000 et 2006. Pendant la même période, le nombre d'automobilistes décédés a diminué de 30,3 %. Le risque de décès est dix fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les usagers d'autres véhicules.

Je transmettrai les chiffres détaillés aux membres de la commission.

Quant aux causes et aux mesures envisageables, je les ai déjà exposées en commission en réponse aux

questions de Mmes Musin et Lejeune. Figurent notamment au nombre des causes possibles l'invisibilité et un comportement à risques des motocyclistes, une formation à la conduite déficiente et l'infrastructure.

Dans ma note de politique générale, j'ai indiqué que j'entends améliorer la visibilité des motocyclistes en leur imposant le port de gilets ou autres équipements réfléchissants. Des possibilités s'offrent également du côté de la formation à la conduite, voire de la limitation de la capacité des moteurs. Je ne souhaite fermer aucune porte. Ces matières doivent faire l'objet d'une concertation avec le secteur. Dès lors, j'inviterai le président de la commission fédérale de la Sécurité routière à constituer d'urgence un groupe de travail qui se prononcera après les vacances sur les mesures à prendre.

06.05 Guido De Padt (Open Vld) : Je me réjouis que le secrétaire d'État prenne le problème au sérieux. Je crains que sa proposition de limiter la puissance n'emporte qu'une faible adhésion, mais il est bon qu'il jette un pavé dans la mare.

06.06 Xavier Baeselen (MR) : Vous avez évoqué la limitation de la puissance des motos. Je ne suis pas convaincu de l'utilité de la mesure car on pourrait aussi se poser cette question pour les voitures. Il me semble important de porter une attention accrue aux motards, que ce soit à travers la formation, la prévention ou les campagnes d'information et de sensibilisation.

Au regard des chiffres que vous avez donnés, je constate que les accidents graves entraînant la mort ont principalement lieu hors des villes. Sans doute ces statistiques vous aideront-elles à mener les campagnes qui s'imposent.

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Les chiffres concernant le problème des motocyclistes sont tout de même choquants. Il est également question de différences au niveau de la sécurité routière entre le nord et le sud du pays. Celles-ci nécessitent également une approche différente, ce que nous préconisons depuis longtemps déjà. Le niveau belge entrave la mise en place d'une politique efficace en matière de sécurité routière en Flandre, plus particulièrement pour les motocyclistes.

Il est dommage que l'on ne s'attelle à la mise en place du groupe de travail qu'après les vacances, étant donné que les problèmes sont connus. Je me demande si la limitation de la puissance du moteur constitue bien une bonne mesure. À mon estime, il faudra plutôt envisager un paquet global de mesures, tenant par exemple également compte de l'apprentissage à la conduite.

06.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Évitions d'avoir une vision trop communautaire de la sécurité routière. En matière de statistiques relatives à la circulation routière et de nombre de tués sur les routes, Bruxelles peut par exemple se prévaloir des meilleurs résultats mais il convient de situer ceux-ci dans un contexte urbain. En Wallonie, la moindre densité de l'habitat et du trafic constituent pour ainsi dire une incitation à rouler plus vite. Les contrevenants peuvent d'ailleurs être originaires d'autres régions. Il convient de considérer la sécurité comme une donnée objective, qui constitue un objectif général.

06.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : J'en conviens, mais il n'empêche que la Flandre, la Wallonie et Bruxelles devraient pouvoir prendre des mesures spécifiques pour accroître la sécurité routière.

06.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Tout récemment encore, M. Demotte m'a fait part, dans un courrier, de sa volonté de s'occuper de cette question. C'est un signal important à mes yeux.

L'incident est clos.

Le **président** : M. Lavaux nous a demandé de transformer sa question n° 6852 en question écrite.

07 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les permis de conduire falsifiés" (n° 6470)

07.01 Guido De Padt (Open Vld) : Des chiffres émanant du ministre de l'Intérieur indiquent qu'entre 2003 et 2007, plus de sept mille faux permis de conduire, principalement non européens, ont été soumis pour échange contre un permis de conduire belge. Il est question d'une augmentation importante du nombre de cas. Eu égard aux risques que comporte ce phénomène pour la sécurité routière, le gouvernement doit

réprimer sévèrement ce genre de faits, voire envisager d'obliger les étrangers non européens à obtenir leur permis de conduire en Belgique, comme c'est le cas aux Pays-Bas, où ces conducteurs doivent passer un examen pratique et théorique à partir d'une certaine date.

Le secrétaire d'État reconnaît-il le problème et dispose-t-il d'informations complémentaires ? Quelle forme de collaboration existe-t-il déjà avec le département de la Justice et la police ? Le secrétaire d'État est-il disposé à prendre des mesures légales à l'exemple des Pays-Bas ?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les communes, qui délivrent les permis de conduire, doivent transmettre pour contrôle à l'Office central pour la répression des faux de la police tout permis de conduire étranger soumis en vue d'un échange. De nombreux faux documents sont détectés de cette manière.

Aux Pays-Bas, le titulaire d'un permis de conduire originaire d'un pays qui n'est pas membre de l'Union européenne n'est pas exempté de l'examen théorique et/ou pratique. La Belgique a toutefois conclu des accords bilatéraux de reconnaissance réciproque des permis de conduire avec de nombreux pays. La résiliation d'un tel accord a également des conséquences pour les titulaires d'un permis de conduire belge dans l'autre pays.

07.03 Guido De Padt (Open Vld) : Aux Pays-Bas, la réglementation a été instaurée en raison du nombre important de permis de conduire falsifiés. J'ignore évidemment combien de Belges seraient touchés dans des pays non européens par l'instauration d'une telle mesure en Belgique. Il serait peut-être utile d'examiner minutieusement le problème. Si tant de personnes circulent avec un permis de conduire falsifié, cela peut en effet largement contribuer à l'insécurité routière.

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je comprends votre préoccupation, mais provisoirement je renonce à l'exemple néerlandais, parce que je ne souhaite pas sanctionner les Belges en possession d'un permis de conduire se rendant à l'étranger en instaurant une mesure à la légère.

L'incident est clos.

08 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le statut de panneaux de signalisation non repris au code de la route" (n° 6481)

Président : M. Ludo Van Campenhout

08.01 Xavier Baeselen (MR) : Dans le cadre notamment d'initiatives pour favoriser le covoiturage, il arrive que des associations demandent aux communes de placer sur la voie publique des panneaux de signalisation. Ces panneaux seraient parfois subsidiés par les Régions.

Quel est le statut de tels panneaux ? Les communes peuvent-elles autoriser leur placement ? Existe-t-il des règles en la matière et des normes de distance par rapport aux panneaux réglementaires ? Ces initiatives ne risquent-elles pas de nuire à la lisibilité de ces derniers et, donc, à la sécurité routière ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La plupart de ces panneaux d'indication ont été réglementés dans le Code de la route, mais les gestionnaires de voirie ou les communes peuvent en créer d'autres. Le placement et les dimensions de ces panneaux ne sont pas réglementés, mais les communes, qui ont des obligations de sécurisation de la voirie, peuvent s'inspirer des normes en vigueur pour des panneaux semblables. Les panneaux d'indication ne pourront ni gêner le trafic, ni cacher d'autres signaux, ni induire les usagers en erreur quant à la portée de ces signaux.

Jusqu'à présent, il s'agit plutôt d'attirer l'attention des conducteurs et de les amener à arrêter leur véhicule pour déposer un passager à un endroit où la signalisation officielle l'autorise. Afin d'uniformiser la signalisation, il est toujours possible de modifier le Code de la route.

08.03 Xavier Baeselen (MR) : Ma demande ne vise pas à modifier le Code de la route. Si j'ai bien compris, on ne peut installer ces panneaux de covoiturage qu'à des endroits où un véhicule peut légalement s'arrêter pour débarquer et embarquer des personnes.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Il s'agit effectivement d'endroits où l'arrêt ne constitue pas un danger.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles sur "la condamnation pour ivresse" (n° 6459)

09.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Une condamnation pour ivresse est assortie d'une mesure d'accompagnement constituée d'un examen médical et psychologique. Or, il arrive que le condamné puisse être invité à passer plusieurs fois ces examens au cours d'une même procédure et à se voir ainsi facturer de gros montants. Les centres où se déroulent ces examens sont-ils contrôlés dans leur fonctionnement et leurs pratiques ? Certains magistrats tiennent compte de faits et de difficultés sociales pour moduler leurs jugements mais ces personnes condamnées sont rattrapées par des montants à payer astronomiques. Ne serait-il pas préférable de laisser au magistrat un pouvoir d'appréciation en la matière ?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les institutions qui sont chargées des examens médicaux et psychologiques sont contrôlées par le SPF Mobilité et Transport. Les décisions qui limitent la réintégration dans le temps sont fondées sur les normes médicales prévues dans la directive européenne relative au permis de conduire. En ce qui concerne le paiement des examens médicaux et psychologiques, des prix maxima couvrant les honoraires et les frais administratifs sont prévus. La solution que vous préconisez et qui consiste à imposer un seul paiement pour tous les examens que le condamné subit dans le cadre d'une même condamnation poserait des problèmes de financement des centres agréés. Il faut noter que le juge peut diminuer l'amende des frais à payer par l'intéressé pour les examens de réintégration, les honoraires du médecin et du psychologue.

L'obligation de subir des examens de réintégration dans leur droit de conduire se justifie eu égard aux impératifs de la sécurité routière. Les experts sont chargés de déterminer si le conducteur est en mesure de conduire à nouveau, ce que le juge n'est pas en mesure d'apprécier.

09.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Vous avez confirmé que ces centres étaient contrôlés. Vous avez précisé qu'il n'était pas question de remettre en cause le coût par examen et de passer à un coût par dossier pour des raisons budgétaires. J'ai peur que le financement des centres soit au centre du système et non le suivi nécessaire de la personne condamnée.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les revendications du secteur des transports" (n° 6516)

10.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Quelle réponse avez-vous donnée aux fédérations qui rencontrent des problèmes financiers notamment suite à la hausse du prix des carburants ? Ces revendications ont-elles été entendues ? Quel serait l'impact budgétaire d'un éventuel accord ?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les problèmes que vous évoquez sont pris très au sérieux par le gouvernement. Il a été décidé de constituer trois groupes de travail sur les questions de fiscalité, les questions d'ordre social et la mobilité. Nous avons examiné la faisabilité des revendications sur le plan technique. En ce qui concerne la mobilité, nous sommes déjà en mesure d'apporter des réponses au secteur mais le gouvernement doit encore examiner l'impact budgétaire de certaines mesures, notamment celles sur le plan fiscal et sur le plan du droit social.

J'espère que, dans le courant de la semaine prochaine, je disposerai de tous les éléments pour convoquer une nouvelle réunion. J'avoue être tributaire des conséquences budgétaires et d'un accord formel du gouvernement sur les charges liées aux propositions qui seront faites par mes collègues.

10.03 Jean-Luc Crucke (MR) : J'ai pris acte de la bonne avancée du dossier. J'espère que tout cela pourra

être finalisé dans le courant de la semaine prochaine.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la notion de tolérance en matière de temps de repos et conduite pour les transporteurs" (n° 6870)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'éventuelle exemption du contrôle des temps de conduite et de repos pour le transport non professionnel de matériel pour des camps de jeunes" (n° 6906)

11.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Vous avez fait une déclaration à propos des temps de repos des transporteurs, en précisant qu'"une certaine tolérance serait appliquée concernant le contrôle des temps de repos et de conduite". Que signifie "une certaine tolérance" ? Quel est le seuil de cette tolérance ? Quels sont les critères à prendre en considération ou les règles spécifiques pour déterminer ce qu'on appelle cette "certaine tolérance" ?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La tolérance en cas d'utilisation d'un tachygraphe digital est la même qu'en France et aux Pays-Bas. Elle est autorisée par une note d'orientation n° 4, concernant le règlement 3821/85 relatif à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et le règlement 1360/2002 portant septième adaptation aux progrès techniques du règlement 3821/85 et est de 15 minutes par période de 4 h 30 heures de conduite ininterrompue dans le cas des véhicules utilisés pour des opérations à arrêts fréquents. Elle ne peut pas être appliquée de manière discriminatoire et sera la même pour tous les conducteurs belges et étrangers.

L'incident est clos.

12 Question de M. Peter Logghe au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la réduction du nombre d'entreprises de transport" (n° 6552)

12.01 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Ces derniers temps, les entreprises de transport sont confrontées à de nombreuses difficultés. Selon une étude récente, le nombre de faillites est en augmentation dans ce secteur et le nombre d'entreprises débutantes, en diminution. Cette situation serait due à la mauvaise conjoncture économique, à la hausse des prix de l'énergie et aux charges sociales élevées.

Que pense le ministre de cette situation ? Prendra-t-il des mesures dans le cadre de la fiscalité des entreprises ou s'emploiera-t-il à simplifier le démarrage d'entreprises de transport et à réduire les charges sociales, et dans quel délai ?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Je vais communiquer quelques données statistiques à M. Logghe. Globalement, il en ressort que le nombre d'entreprises de transport a évolué d'un peu moins de 8.000 dans les années '90 à plus de 9.000 entre 2000 et 2003, pour ensuite se tasser à environ 8.900 actuellement. Le nombre d'entreprises de transport a donc effectivement diminué et le nombre de faillites est en hausse. À cet égard, il s'agit principalement de jeunes entreprises, qui sont manifestement plus sensibles aux changements conjoncturels et à la concurrence qui règne dans ce secteur. Les entreprises elles-mêmes attribuent les causes de cette situation aux charges trop élevées et à la perte de clientèle, notamment due aux faillites.

Je réfléchis à des moyens de simplifier le démarrage d'une entreprise de transport et de rendre la profession plus attrayante. Le site web du SPF Mobilité et Transports comprend toutes les informations actuelles à l'intention des candidats-transporteurs, ainsi que des formulaires à télécharger.

Des formations adaptées, qui sont requises pour obtenir un certificat d'aptitude professionnelle dans le cadre de la réglementation européenne, contribuent aussi à améliorer la qualité au sein du secteur.

Les pourparlers qui ont été amorcés à la suite des récentes actions de protestation des transporteurs routiers constituent une occasion d'explorer de nouvelles pistes de réflexion. Les mesures relatives à la réduction des charges sociales et les mesures fiscales ressortissent à la compétence des ministres des

Affaires sociales et des Finances. J'espère pouvoir me réunir avec ces derniers et les syndicats la semaine prochaine.

12.03 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Je m'inquiète que ce soit particulièrement les jeunes entreprises qui font faillite. C'est pourquoi la politique du gouvernement devrait accorder une attention particulière aux faux indépendants ou aux sociétés unipersonnelles. J'attends de voir les mesures qui seront proposées à la suite du contrôle budgétaire et je continuerai à suivre ce dossier.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau radar à l'aéroport de Charleroi" (n° 6612)

13.01 Valérie De Bue (MR) : Selon la presse, la Direction générale du transport aérien (DGTA) imposerait la mise en place à Gosselies d'un nouveau radar pour guider les appareils au sol. Quelles sont les bases légales pour imposer un radar de guidage au sol ?

Ce radar est-il exigé dans d'autres aéroports en Belgique ?

Des procédures de qualification sont-elle suspendues pour d'autres aéroports dans l'attente d'une telle installation ?

En quoi l'imposition de ce radar de guidage au sol empêche-t-elle la DGTA d'entamer les procédures de qualification du radar tous temps en cours d'installation ?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La Direction générale du Transport aérien (DGTA) a imposé l'installation d'un radar de guidage au sol aux aéroports de Liège et de Charleroi afin de garantir un plus haut niveau de sécurité par faible visibilité.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a recommandé aux autorités belges de rendre obligatoire l'installation d'un radar de surface pour les opérations par faible visibilité. Actuellement, seuls les aéroports de Liège-Bierset et de Bruxelles-National sont équipés. La procédure d'homologation est en cours pour l'aéroport de Charleroi.

L'exploitant doit établir un planning et, en attendant, prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité.

Concernant Charleroi, les opérations par faible visibilité envisagées grâce à l'installation d'un ILS de catégorie 3B et le développement de l'aéroport justifient l'imposition d'installation d'un radar de surface. En attendant, les atterrissages seront en principe limités à la catégorie 2, c'est-à-dire avec une visibilité supérieure à 350 mètres.

L'exploitant peut proposer des mesures de transition. Une concertation entre la DGTA et les responsables de l'aéroport est prévue afin d'avancer dans ce dossier.

La base légale pour imposer un radar de guidage au sol se trouve dans l'article 43bis de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

13.03 Valérie De Bue (MR) : Il faudra installer de nouveaux radars de surface sans compromettre l'installation de l'ILS3 puis les mesures de transition. Il faudra avancer de la sorte pour garantir la sécurité à Charleroi.

13.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : On installe l'ILS pour utiliser l'aéroport dans de meilleures conditions de sécurité mais il faut installer ce radar de surface pour éviter de fermer l'aéroport quand la visibilité est inférieure à 350 mètres. L'un est donc le complément pratiquement inévitable de l'autre.

L'incident est clos.

14 Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 6829)

14.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Lorsque, il y a une dizaine d'années, je posais mes premières questions sur le Rhin de fer, on me répondait encore que ce dossier n'était pas urgent mais qu'il s'agissait d'une « capacité de réserve » qui ne serait nécessaire que dix ans plus tard. Nous sommes à présent en 2008 et le Rhin de fer n'a toujours pas été activé, malgré les traités internationaux, les décisions des tribunaux d'arbitrage et la conclusion d'un *memorandum of understanding* avec le gouvernement néerlandais.

Le ministre néerlandais des Communications a déclaré récemment que les Pays-Bas étaient disposés à participer au financement d'une liaison ferroviaire le long d'un autre tracé. Les Pays-Bas ont toujours défendu la position selon laquelle la Belgique devait financer une liaison le long du tracé historique passant par Roermonde, y compris le percement du tunnel.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Quelles options concernant le tracé seront prises en considération ? Quel est le délai pour la mise en service ?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En exécution du jugement du tribunal arbitral, la Belgique et les Pays-Bas ont, le 6 juillet 2006, conjointement chargé une commission d'experts indépendants de procéder à une estimation des frais qu'entraînerait la réactivation du Rhin de fer sur le territoire néerlandais pour les deux pays. Pour étayer son avis à ce sujet, la commission doit faire effectuer un certain nombre d'études, dont l'actualisation des études techniques et de l'estimation des coûts de l'autre option de base, telles qu'établies dans le cadre d'une étude transfrontalière antérieure, en concertation entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Par ailleurs, il a été décidé d'actualiser également les prévisions de trafic et d'effectuer une analyse sociale transfrontalière des coûts et des bénéfices. Ces activités sont en cours de réalisation et les résultats seront disponibles à l'automne 2008.

L'enquête est essentiellement axée sur la solution de base, à savoir le tracé historique du Rhin de fer, toutefois avec un détour autour de la ville de Roermonde et le creusement d'un tunnel sous la zone de Meinweg. Dans le cadre de l'analyse coûts-bénéfices, une comparaison est établie avec l'option zéro – pas de Rhin de fer – et l'option du tracé alternatif le long de la N280 et de la A52.

L'accord du 6 juillet 2006 prévoit de réaliser la liaison d'ici à 2015, mais ProRail estime que les risques liés à ce calendrier sont élevés et que 2018 est une date plus réaliste.

Je dois encore ajouter que Mme Vervotte et moi-même avons négocié jeudi et vendredi dernier avec le gouvernement allemand, le gouvernement de Rhénanie du Nord-Westphalie et le gouvernement néerlandais. Nous avons précisé à cette occasion le point de vue de la Belgique et expliqué clairement les conséquences de la décision du tribunal d'arbitrage ainsi que la répartition des coûts.

Les Pays-Bas et la Rhénanie du Nord-Westphalie ont encore mis en avant le tracé via la N208 et la A52 mais sur ce point, Bruxelles et Berlin sont sur la même longueur d'ondes. Les Pays-Bas et la Rhénanie du Nord-Westphalie veulent que cette solution figure également dans l'étude, étant donné les avantages spécifiques qu'elle représente pour eux. Nous n'y sommes pas opposés. Pour nous, il s'agit d'établir une liaison entre Anvers et la région de la Rhur. Pour l'Allemagne également, il est important que la région de la Rhur ait accès à Rotterdam et à Anvers.

Bruxelles et Berlin s'accordent néanmoins pour dire que si un tracé alternatif doit déjà être décidé, les coûts supplémentaires ne pourront être supportés ni par la Belgique ni par la République fédérale d'Allemagne et que cette solution ne peut par ailleurs pas retarder davantage la réalisation.

14.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Je remercie le ministre pour ces informations actualisées.

L'incident est clos.

14.04 Le président : La question n° 6840 de madame Déom est transformée en question écrite. M. Van den Bergh est absent.

15 Questions jointes de

- **M. Christian Brotcorne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrat de vente de Brussels Airport à Macquarie" (n° 6850)
- **M. Guido De Padt** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le terminal 'low cost' à l'aéroport de Zaventem" (n° 6920)
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le terminal low-cost de Zaventem" (n° 6949)

15.01 Guido De Padt (Open Vld) : Selon le médiateur de l'aéroport, Brussels Airport Company (BAC), qui exploite l'aéroport, n'est pas autorisée à facturer des tarifs réduits pour l'utilisation des infrastructures de l'aéroport sans aménagement de la législation. Or ces tarifs sont fixés par arrêté royal jusqu'à 2011, ce qui remet en question l'utilité de tout le projet visant à attirer des compagnies aériennes *low cost*.

Le secrétaire d'État confirme-t-il que ces tarifs sont effectivement fixés jusqu'à 2011 ? La société BAC qui exploite l'aéroport doit-elle se conformer à cet arrêté royal ? L'État belge aura-t-il toujours, en tant qu'actionnaire minoritaire, une influence importante sur la tarification dans le cadre de cet arrêté royal ? Le secrétaire d'État juge-t-il opportune une modification de cet arrêté royal en vue d'instaurer une tarification différenciée ? Est-il exact qu'aucun permis de bâtir n'ait encore été délivré pour la construction du nouveau terminal *low cost* ? Pourquoi ? Quand ce permis devrait-il être délivré ? À quels critères les compagnies aériennes doivent-elles satisfaire pour pouvoir utiliser ce terminal *low cost* ? Les compagnies aériennes belges et les transporteurs qui ont déjà une activité à Zaventem ont-ils raison de craindre que ces critères auront pour effet de les exclure de cette utilisation ? Le secrétaire d'État estime-t-il nécessaire de prendre des initiatives pour permettre aux compagnies belges d'avoir accès à la nouvelle jetée et au terminal aménagé ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

15.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Un problème de légalité se poserait quant à un régime de taxation variable selon que les compagnies sont ou non *low cost*. Les compagnies traditionnelles ont exprimé leur indignation et l'Association internationale des compagnies aériennes (IATA) conteste la légalité d'une telle pratique. Les règlements n'autoriseraient pas cette discrimination. Vous êtes-vous assuré de sa validité juridique ?

Plus généralement, pensez-vous que la création d'un terminal *low cost* soit justifiable sur les plans économique et écologique ?

Relativement au permis de bâtir, un problème se pose quant à l'absence d'évaluation environnementale des incidences d'un tel projet. Considérant que la longueur de la piste n'augmente pas et qu'il s'agit simplement de la construction d'un bâtiment, aucune étude d'incidence sur l'environnement n'est réalisée.

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je crains que l'on accorde au terminal *low cost* en question un permis de classe 3, ce qui ne fait pas l'objet d'une évaluation environnementale. Cela dit, c'est la Région flamande qui est compétente en la matière.

15.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les questions portent sur trois aspects : la réglementation tarifaire à Brussels Airport, le permis de bâtir du terminal à bas prix envisagé et les conditions d'utilisation de celui-ci.

(*En néerlandais*) Lorsque l'aéroport national a été privatisé, l'exploitant a été soumis à un système de régulation économique conformément auquel il doit obtenir une licence et est tenu de respecter certaines règles. Les tarifs ne sont pas fixés par arrêté royal. Ils doivent seulement être soumis pour approbation au service de Régulation. Une fois approuvés, ils sont valables pour cinq ans, sauf circonstances exceptionnelles, après quoi ils doivent être à nouveau fixés. La période actuelle court jusqu'au 31 mars 2011. L'État n'a aucune influence sur la tarification.

Le service de Régulation considère toutefois qu'une nouvelle tarification n'est pas envisageable pour le terminal *low cost* pendant l'actuelle période de régulation. Mais comme il s'agit d'un produit totalement nouveau, j'estime que l'on peut faire comme si la fixation des tarifs et la concertation y afférente ont eu lieu avant le début de la période régulée. Dans ce scénario, Brussels Airport doit entamer la concertation le plus vite possible afin de parvenir à un accord avant le début de la période du service concerné.

Les tarifs convenus seraient alors appliqués jusqu'à l'expiration de l'actuelle période de régulation. Une

modification de l'arrêté royal visant à instaurer des périodes de régulation d'une durée de moins de cinq ans peut en revanche être envisagée. Je ferai examiner cette proposition.

Le permis de bâtir pour le nouveau terminal ressortit à la compétence de la Région flamande. L'exploitant de l'aéroport décide des conditions d'utilisation du terminal *low cost*, sans qu'un accord du Service de régulation ne soit nécessaire. L'exploitant a lui-même déjà parlé de conditions d'utilisation objectives, transparentes et honnêtes qui comporteront probablement un certain nombre de conditions d'utilisation opérationnelles. Une initiative spécifique en faveur des compagnies aériennes belges serait contraire à l'exigence d'impartialité.

(*En français*) Enfin, la construction d'un terminal *low cost* relève de la décision de The Brussels Airport Company et, sur ce point, les autorités ne peuvent intervenir que pour la délivrance des permis de construction.

15.05 Guido De Padt (Open Vld) : À mon sens, Zaventem doit pouvoir bénéficier de toutes les chances d'attirer aussi les compagnies à bas prix, pour autant que cela se passe dans la transparence et dans la neutralité.

15.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : À l'heure où les pouvoirs publics devraient soutenir des modes de transport durables, je m'interroge sur notre absence de capacité de régulation de ces projets et sociétés.

Le transport aérien sera soumis aux quotas d'émissions et les redevances d'aéroport devraient augmenter. Une partie des vols devra être réorientée vers le rail, qui a un impact environnemental bien moindre mais est malheureusement plus cher pour l'usager. Sans un minimum de volonté politique de régulation, nous ne pourrons faire en sorte que le transport écologique devienne le moins cher.

15.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Compte tenu du départ de DHL, le nombre maximum de mouvements devrait passer de vingt-cinq mille à seize mille. L'installation de ce terminal n'aura aucune conséquence sur le nombre de vols de nuit que j'autoriserai à Zaventem ni sur les périodes de nuit sans décollage.

Enfin, il ne m'appartient pas de m'immiscer dans le débat sur la concurrence libre privée entre l'aérien et le ferroviaire, mais je rappelle que les compagnies aériennes devront s'acquitter à partir de 2012 des droits particuliers en matière de nuisances environnementales.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité des avions" (n° 7039)

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des avions de la compagnie Kalitta après le crash aérien de ce lundi 7 juillet à Bogota" (n° 7042)

- **Mme Clotilde Nyssens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en quarantaine éventuelle de la compagnie Kalitta Air dans notre pays" (n° 7061)

16.01 Xavier Baeselen (MR) : Depuis 2004, Kalitta Air a connu quatre accidents et certains s'interrogent dès lors sur la sécurité de cette compagnie.

Dans l'attente des conclusions de l'enquête relative à l'accident survenu le 25 mai à Zaventem, à quels contrôles cette compagnie est-elle soumise dans notre pays ? Quelles remarques l'inspection aéronautique a-t-elle formulées depuis 2004 ? Est-il envisageable de renforcer les contrôles sur cette compagnie au niveau belge ou européen ?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les règles applicables dans notre espace aérien sont en grande partie basées sur les normes issues des traités internationaux. Une compagnie aérienne peut se voir refuser l'accès à l'espace aérien belge lorsqu'elle figure sur la liste noire européenne. La décision d'inscrire une compagnie sur la liste noire appartient à la Commission européenne – et donc pas à la Belgique – après consultation des États membres et sur la base d'une série de critères fixes.

Cette décision est basée sur les constats du programme SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircrafts*). Dans ce cadre, la Direction générale du Transport aérien peut effectuer des contrôles sur tous les avions étrangers. Les manquements sont répartis en trois catégories qui mesurent l'incidence – de limitée à grande – sur la sécurité.

De 2006 à juin 2008, les constats suivants ont été effectués dans le cadre des contrôles SAFA : pour la catégorie 1 : 35 constats en 2006, 37 en 2007 et 13 en 2008 ; pour la catégorie 2 : 14 en 2006, 28 en 2007 et 14 en 2008 ; pour la catégorie 3 : 4 en 2006, 16 en 2007 et 7 en 2008. Par ailleurs, 84 contrôles ont été effectués en 2006, 114 en 2007 et 62 au premier semestre de 2008.

(En français) Les non-conformités les plus récurrentes concernent des manquements à la liste d'équipement minimal, la préparation au vol et l'état général de l'avion. Aucun avion n'a été retenu au sol ces trois dernières années pour des raisons de sécurité.

En ce qui concerne la compagnie Kalitta Air, aucune non-conformité n'a été constatée lors des contrôles SAFA (*Safety assessment of foreign aircraft*) qu'elle a subis en juin 2007 et en avril 2008. En outre, ces deux dernières années, les autorités belges ont procédé à quatorze autres inspections sur cette compagnie sans constater aucune infraction. Néanmoins, vu les événements récents, les contrôles seront encore intensifiés.

La Belgique ne peut interdire unilatéralement cette compagnie sur son territoire sans élément probant. Elle doit respecter le règlement CE 2111/2005 relatif à la « liste noire ».

J'ajouterai que les premiers résultats de l'enquête sur l'accident de mai 2008 n'indiquent aucun manquement à la navigabilité. Il va de soi que la Belgique communiquera à la Commission européenne toutes les informations utiles pour la mise à jour éventuelle de la liste noire.

L'incident est clos.

17 Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la moto taxi" (n° 7064)

17.01 Olivier Destrebecq (MR) : Les motos-taxis ont fait leur apparition dans plusieurs grandes villes européennes. Ce procédé fait son apparition en Belgique. Or cette évolution menace les taxis traditionnels et aucune législation n'a encore été prise en la matière.

Pouvons-nous laisser apparaître ce genre de services chez nous ? Je souhaiterais votre avis avant de faire éventuellement des propositions législatives.

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Sur base de la législation en vigueur, les taxis-motos ne sont pas autorisés en Belgique. Il reviendra aux Régions de légiférer en la matière.

En matière de sécurité routière, une réglementation sévère sera imposée.

17.03 Olivier Destrebecq (MR) : Vous dites que vous allez réglementer de manière sévère. Mais j'ai des difficultés à comprendre sur quelle base, puisqu'il n'y a pas de législation. Il m'importe de connaître votre avis.

17.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je ne vais quand même pas développer une réglementation sur la sécurité routière d'un type de transport qui n'est pas autorisé dans le pays.

17.05 Olivier Destrebecq (MR) : Je pense qu'il conviendrait peut-être de prendre une longueur d'avance.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 7076)

18.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : J'ai déposé avec plusieurs collègues une proposition de résolution relative à la réforme du contrôle technique. En plus de l'élargissement des heures d'ouverture des centres, nous demandons qu'en cas de défectuosité mineure, une attestation de réparation délivrée par un garagiste agréé puisse remplacer une deuxième inspection. Par ailleurs, nous insistons sur la nécessité de contrôler efficacement les véhicules non contrôlés. Apparemment, 5% des véhicules en circulation n'ont pas été présentés à l'inspection.

Lorsqu'un automobiliste ne présente pas son véhicule au contrôle technique, un rappel ne lui est envoyé qu'après trois à quatre mois. En attendant, il circule donc avec un véhicule non contrôlé.

Que pense le secrétaire d'État de la résolution ? Est-il favorable à une réforme du contrôle technique ? Quelles mesures prendra-t-il, de concert avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur ?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La résolution préconise une réforme assez drastique du contrôle technique : une libéralisation à long terme et une série de mesures destinées à améliorer le service à court terme. Nous ne pouvons agir de manière irréfléchie. Il serait opportun d'examiner le mode d'organisation du contrôle technique adopté dans d'autres pays européens.

La Belgique est à la pointe en l'Europe en matière d'inspection automobile. Les prix sont uniformes dans l'ensemble du pays et un système de compensations permet de les maintenir au même niveau pour plusieurs années. Il ressort d'enquêtes que plus de 80 % des intéressés sont satisfaits des services offerts. Cela ne signifie pas que le dispositif existant ne peut pas être réexaminé et, si possible, corrigé et perfectionné.

Nous ne pouvons nullement sous-estimer l'importance de la sécurité technique. La plupart des accidents résultent d'une conjonction de facteurs et, à cet égard, le bon état du véhicule peut contribuer à éviter les accidents. Il est préférable que le contrôle en la matière soit effectué par des personnes et des organisations indépendantes, désignées à cet effet, qui peuvent effectivement veiller à ce qu'il soit remédié à certains manquements en contrôlant la réparation a posteriori.

Dans un marché éventuellement libéralisé, il faut veiller également à ce qu'on ne s'intéresse pas uniquement aux gains rapides et faciles mais également aux aspects moins rentables ou aux éléments qui nécessitent plus d'efforts. La sécurité routière et les pouvoirs publics ne peuvent devenir les victimes de la situation. J'ai demandé à mon administration de réfléchir aux mesures à envisager sur le plan policier pour les véhicules non contrôlés. Je ne suis hélas pas encore en possession de la réponse.

18.03 Hilde Vautmans (Open Vld) : Le secrétaire d'État réfléchit à la possibilité de permettre aux garagistes de délivrer des attestations, uniquement pour de petits manquements techniques bien entendu et non pour des aspects importants pour lesquels le centre de contrôle technique reste compétent.

Les centres de contrôle technique devraient fixer des rendez-vous informatisés pour éviter les files d'attente.

J'espère que des accords seront rapidement conclus avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice. Le secrétaire d'État doit tout d'abord insister pour que les courriers de rappel soient envoyés plus rapidement et de manière plus directe.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 32.