

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

van

MAANDAG 20 APRIL 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 20 AVRIL 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.38 uur en voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

01 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de begeleiding van uitzonderlijk vervoer" (nr. 11716)

01.01 Hilde Vautmans (Open Vld): De staatssecretaris zou in de loop van dit jaar samen met de Gewesten een nieuwe reglementering opstellen voor het uitzonderlijk vervoer. Belangrijk is vooral dat de begeleiding van uitzonderlijk vervoer niet langer uitsluitend door de politie, maar ook door erkende begeleiders zal kunnen gebeuren.

Wat is de stand van zaken van het ontwerp-KB inzake uitzonderlijk vervoer? Wanneer kan het in werking treden? Wat zijn de krachtlijnen ervan?

Zal de begeleiding inderdaad door erkende begeleiders kunnen gebeuren? Welke instantie zal instaan voor de opleiding en erkenning van de begeleiders? Is er al een consensus over de hoogte en de verdeling van de retributies voor het afleveren van de vergunningen tussen de Gewesten? Werden de beroepsorganisaties betrokken bij de voorbereidingen van het ontwerp?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Nederlands): De ontwerptekst van het KB over het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en het samenwerkingsakkoord met de Gewesten over de organisatie ervan, werden laatst besproken op de interkabinettenwerkgroep van 6 februari 2009. Daarna werden de teksten aan de Gewesten bezorgd, die na dertig dagen advies moeten uitbrengen. Omdat ze dat nog niet hebben gedaan, heb ik een rappel gestuurd.

Het ontwerp zal in werking treden op een nog vast te leggen datum na de publicatie in het *Staatsblad*. Het bevat bepalingen over de voorschriften voor de aanvraag en de afgifte van de vergunningen met toepassing van een retributie, de veiligheidsuitrusting van de voertuigen, de begeleiding en de verkeersdeelneming, met name de verkeersborden en verkeersvoorwaarden.

De begeleiding over het volledige traject zal inderdaad kunnen gebeuren door private ondernemingen. Enkel voor gevaarlijke passages, zoals het doorsteken van de middenberm of het rijden in tegenzin, zou begeleiding door de plaatselijke politiediensten nodig kunnen blijven.

Daarom bepaalt het besluit dat er een opleiding komt voor de erkenning van een beroepsbekwaamheid van verkeerscoördinator en begeleider van uitzonderlijk vervoer. De federale politie is daarvoor zelf vragende partij. Het KB zal worden voorgedragen en ondertekend door de minister van Binnenlandse Zaken. Een werkgroep van experts van de dienst Uitzonderlijk Vervoer, politie en private begeleiding overlegt momenteel over de meest aangewezen inhoud van de opleiding. Het is nog niet vastgelegd welke instantie de opleiding

moet verzorgen. Het sluiten van het samenwerkingsakkoord is afhankelijk van de conclusies van de werkgroep.

Tijdens de laatste interkabinetsvergadering werden de Gewesten geïnformeerd over de retributiebedragen, die respectievelijk 100, 150 of 200 euro bedragen. Er werd beslist dat de federale en gewestelijke overheden zelf hun retributie kunnen bepalen. Het ontwerp-KB bepaalt dat de federale retributies respectievelijk 75, 113 of 150 euro zullen bedragen. De Gewesten kunnen dan een supplement daarop bepalen.

Sinds het begin van de onderhandelingen in de jaren 90 zijn de beroepsorganisaties steeds betrokken geweest bij de voorbereiding van de ontwerp-teksten en het samenwerkingsakkoord. In 2005 organiseerde de federale overheid drie bijeenkomsten met de beroepsorganisaties en twee bijeenkomsten met de Gewesten. Sindsdien zijn er geen noemenswaardige aanpassingen meer gebeurd, uitgezonderd de begeleidingsbepalingen, die op 12 februari 2008 met de beroepsorganisaties, de politiediensten, het Vlaamse Gewest en de FOD werden besproken.

01.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik heb samen met enkele collega's een resolutie hierover ingediend. Ik merk dat we op de goede weg zijn. Vermits het Vlaamse Parlement weldra stopt met werken, is het belangrijk dat het snel gehoor geeft aan het rappel en het advies binnen de twee weken verstuurd.

Het is erg belangrijk dat ook de firma's die de begeleiding verzorgen, geïnformeerd worden. Worden zij ook betrokken bij de onderhandelingen?

Het transport gaat over de grenzen van Gewesten en Gemeenschappen heen en daarom moet het federale niveau een coördinerende rol spelen.

01.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De beroepsorganisaties waren wel degelijk aanwezig bij de meest recente bespreking en zijn op de hoogte van de formaliteiten van het besluit. De betrokkenen zullen echter nog meer zekerheid hebben als de bevoegde gewestministers antwoorden. Hopelijk kan dat nog deze maand, zodat de federale werkzaamheden kunnen worden voortgezet.

01.05 Hilde Vautmans (Open Vld): De Open Vld steunt de staatssecretaris daarin, maar ik zal hem niettemin mijn voorstel van resolutie overhandigen.

Het incident is gesloten.

01.06 De voorzitter : Vraag nr. 11201 van de heer Destrebecq wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van het toegestane alcoholgehalte in het bloed voor sommige categorieën bestuurders" (nr. 11608)

02.01 Valérie De Bue (MR): In uw beleidsnota is er sprake van een voorstel om het toegelaten alcoholgehalte van het bloed voor bestuurders die hun rijbewijs nog geen twee jaar hebben, naar 0,2 g per 1000 terug te brengen.

Over die maatregel bestaat er evenwel geen eensgezindheid, al geniet hij de steun van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, het BIVV en een aantal Europese verenigingen. Politieke fracties van zowel meerderheid als oppositie hebben zo hun twijfels over het nut van de maatregel. De verhoging van het toegestane alcoholgehalte voor bestuurders met enige rijervaring van 0,2 tot 0,5 promille zou gepercipieerd kunnen worden als laksheid ten aanzien van alcoholgebruik achter het stuur en is niet erg motiverend. We zijn dus met verstomming geslagen, maar blijven wel bereid om over dit voorstel te praten.

Bestaan er vergelijkbare experimenten in andere Europese lidstaten? Is het wel een goed idee om maatregelen te nemen ten aanzien van bepaalde categorieën van bestuurders? Werd die maatregel al besproken in de regering? Werd de Raad van State geraadpleegd? Een verkeersveiligheidsdeskundige gaf

aan dat een maatregel waarvoor er geen maatschappelijk draagvlak bestaat, soms maar weinig doeltreffend is. Over deze maatregel bestaat er echter geen consensus. Bent u van plan hiermee door te gaan?

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik ben overtuigd van het nut van dit voorstel en mijn mening wordt bevestigd door Europese studies en experimenten. Maar ik wil me hier ook niet op blind staren! Ik zal proberen een maatschappelijk draagvlak tot stand te brengen voor die maatregel, die de jongeren beter moet beschermen. Andere maatregelen dragen bij tot mijn doelstelling om het aantal jonge verkeersdoden terug te dringen, zoals een betere rijopleiding en de invoering van tests om druggebruik achter het stuur te controleren. Ik hoop het wetsontwerp met betrekking tot al die maatregelen nog in de loop van volgende maand bij het Parlement te kunnen indienen.

Ieder van ons moet zijn verantwoordelijkheid opnemen door passende maatregelen te nemen om het aantal zware ongevallen te doen dalen; de jongeren zijn oververtegenwoordigd in die groep slachtoffers. Er zijn niet veel andere oplossingen. Dit voorstel ligt dus ter tafel, maar hoe dan ook moet er eerst een maatschappelijk draagvlak worden gevonden.

02.03 **Valérie De Bue** (MR): Het is duidelijk dat u die beleidsmaatregelen aan het nodige overleg wil toetsen. Wordt die maatregel al toegepast in het buitenland?

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het is niet ons idee, het zijn de supranationale instanties die het probleem aan de orde gesteld hebben. Uit hoofde van een Europese richtlijn moeten we strenger optreden ten aanzien van beginnende chauffeurs.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het tussentijdse verslag over het ongeval met een toestel van Kalitta Air op 25 mei 2008" (nr. 10946)**

03.01 **Karine Lalieux** (PS): Het tussentijds verslag over het ongeval met een toestel van Kalitta Air bevat een aantal aanbevelingen. Zo is er onder meer sprake van de mogelijkheid om de efficiency van de *Runway End Safety Area* (RESA) te verbeteren door van een *Engineered Material Arresting System* (EMAS) gebruik te maken en door de *bird control unit* te versterken. Wanneer zullen we over het eindverslag van de *Air Accident Investigation Unit Belgium* kunnen beschikken? Worden de aanbevelingen uit het tussentijds verslag al door de betrokken partijen bestudeerd?

Voorzitter: mevrouw Valérie De Bue.

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het eindverslag wordt tegen mei ingewacht. Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) is belast met het onderzoek en de uitvoering van de aanbevelingen, met inbegrip van de aanbeveling betreffende het EMAS. Bovendien heeft het DGLV bij The Brussels Airport Company schriftelijk aangedrongen op een versterking van haar *bird control unit*. Die maatregel zou nog voor eind mei worden ingevoerd en zal door het DGLV worden opgevolgd. Hij zal ook worden geanalyseerd en besproken met de betrokken Gewesten.

03.03 **Karine Lalieux** (PS): Ik zal de uitvoering van de verscheidene aanbevelingen van nabij volgen.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de afschaffing van het inhaalverbod voor vrachtwagens op de Belgische autosnelwegen" (nr. 11644)**

04.01 **Katrin Jadin** (MR): Op 1 januari 2008 werd het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met twee rijstroken in elke rijrichting van kracht. Dat is een goed initiatief, maar blijkbaar zou het niet zo gemakkelijk in praktijk te brengen zijn, in het bijzonder wat het opleggen van sancties betreft. U heeft gezegd dat dat verbod enkel zou gelden voor bepaalde bijzonder gevaarlijke weggedeelten. Wanneer zal die

maatregel toegepast worden? Vloeit die beperking voort uit het feit dat overtredingen moeilijk bestraft kunnen worden?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft op 9 maart jongstleden kennis genomen van het advies van de werkgroep "vrachtwagens". Het verslag van die vergadering is nog niet beschikbaar.

Op grond van wat er in de commissie gezegd werd, zou men blijkbaar veeleer willen terugkeren naar de oude regeling, die vergelijkbaar is met wat er in de andere Europese landen vigeert. Ik moet dit nog met de Gewesten bespreken, want zij zijn verantwoordelijk voor de signalisatie.

Mijn voorkeur gaat uit naar dynamische verkeersborden. Wat de problematiek van de politiecontroles betreft, zouden we de controles de visu liever vervangen door controles met onbemande camera's.

04.03 **Katrin Jadin** (MR): Het was erg gedurfd van België om een totaalverbod in te voeren in plaats van een gedeeltelijk verbod. We hopen dat die maatregel op een adequate manier zal worden geïmplementeerd. In het samenspel tussen de Gewesten zal u een en ander zeker in goede banen moeten leiden en de uitvoering van die maatregel moeten coördineren. Door de controles veel meer te automatiseren zal men veel efficiënter kunnen controleren. De politieke formatie waarvan ik deel uitmaak, hoopt echt dat die stap zo snel mogelijk wordt gedaan.

Het incident is gesloten.

04.04 **De voorzitter** : Vraag nr. 11861 van de heer Dallemagne wordt ingetrokken.

05 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stijgende prijzen voor de opleiding van piloot voor sportvliegtuigen" (nr. 11861)**

05.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) wil een aantal zaken opleggen die verontrustend zijn. Naar aanleiding van vragen van de collega's Laeremans en Van Biesen over de sterk stijgende tarieven voor de sportluchtvaart toonde de staatssecretaris zich niet tevreden over de voorstudie en hij kondigde aan dat de soep niet zo heet zou worden gegeten als ze werd opgediend. Hij beloofde te onderzoeken of clubs zouden verhuizen naar buitenlandse luchthavens.

Beschikt de staatssecretaris reeds over cijfers? Zullen aspirant-piloten naar het buitenland trekken? Houdt hij er rekening mee dat de beperking van heel jonge sportvliegers de instroom van professionele piloten op langere termijn misschien wel beperkt? De prijzen zullen worden aangepast aan de reële kostprijs. Hoe wordt de kostprijsstructuur berekend? Houdt men rekening met een eventuele daling van de aanvragen?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De definitieve resultaten van het onderzoek naar een mogelijke uitwijking van vliegclubs en aspirant-piloten naar het buitenland zijn momenteel nog niet beschikbaar.

De studie maakt een vergelijking met de tarieven die gelden in Nederland en Frankrijk. Waar mogelijk kijkt men ook naar de tarieven die van toepassing zijn in Zwitserland, Ierland en het Verenigd Koninkrijk. Het DGLV zal met zekerheid een tarief aanrekenen dat in dezelfde orde van grootte ligt als in die landen, zodat er van discriminatie geen sprake zal zijn.

Het voorstel van het DGLV houdt ook een verlaging in van de tarieven voor examens en vergunningen in de private luchtvaart. Op die manier wil men vermijden dat piloten naar het buitenland zouden uitwijken.

Het nieuwe vergoedingssysteem zal in de mate van het mogelijke de kosten van de door het DGLV geleverde prestaties aan de gebruikers aanrekenen. Hierbij zal rekening gehouden worden met de in het buitenland geldende tarieven. Met betrekking tot het aantal te leveren prestaties wordt er gewerkt met een systeem van schattingen.

05.03 Patrick De Groote (N-VA): Er moet absoluut worden vermeden dat te hoge tarieven in ons land de Belgische piloten naar het buitenland drijven. Dat er rekening zal worden gehouden met de in de ons omringende landen geldende tarieven, is een goede zaak.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het administratief wegtrekken van de pleziervaart uit België voor fiscale redenen" (nr. 11871)

06.01 Patrick De Groote (N-VA): Nogal wat Europese landen – zoals Frankrijk, Spanje en Italië - hanteren voor de sector van de pleziervaartuigen een gunstiger btw-tarief dan België. Het gevolg hiervan is dat heel wat landgenoten een plezierboot kopen in bijvoorbeeld Frankrijk of in België een boot kopen door bemiddeling van een Frans leasing- of financieringsbedrijf, zodat de aankoop vrijgesteld is van btw-heffing. De Belgische Staat loopt hierdoor heel wat inkomsten mis, niet alleen uit btw, maar ook uit tarieven voor vlaggenbrieven, zeebrieven, immatriculatieplaten en belastingen op inverkeerstelling.

België is dan weer aantrekkelijk voor het verkrijgen van een vaarbrevet, zodat heel wat Fransen onder Belgische vlag varen.

Bestaan er statistieken over het aantal Belgen dat een pleziervaartuig bezit met een buitenlandse vlaggenbrief of immatriculatieplaat? Hoeveel in het buitenland gedomicilieerde pleziervaarders varen er dan weer onder Belgische vlag?

Zullen de momenteel in ons land geldende tarieven voor documenten voor de pleziervaart aan een evaluatie worden onderworpen?

Komt er overleg met de minister van Financiën met betrekking tot het btw-tarief in de pleziervaart?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft geen instrumenten om zicht te hebben op het aantal Belgen dat een pleziervaartuig bezit met een buitenlandse vlaggenbrief of immatriculatieplaat. Niet alle landen kennen trouwens een vergelijkbaar systeem van registratie.

Van de 23.186 in omloop zijnde Belgische vlaggenbrieven werd 16 procent verleend aan buitenlanders, waarvan 3.396 aan Fransen en 315 aan anderen. Hierbij worden in ons land wonende buitenlanders niet meegerekend omdat die normaliter bij de Belgische overheid documenten aanvragen.

De prijs voor een immatriculatieplaat wordt automatisch geïndexeerd en bedraagt vandaag 35 euro. De prijs voor een vlaggenbrief wordt niet automatisch geïndexeerd en bedraagt sinds 1999 50 euro. Deze tarieven kunnen mijns inziens geen motief zijn om zich niet in ons land te laten registreren. Wie zich voor dergelijke bedragen toch tot het buitenland wendt, mag van mij gerust vertrekken!

Overleg met de minister van Financiën over de btw-regeling in de pleziervaartuigsector is mogelijk, maar is momenteel geenszins een prioriteit.

06.03 Patrick De Groote (N-VA): De bedragen die gemoeid zijn met de aankoop en de inschrijving van pleziervaartuigen, zijn toch niet zo min als de staatssecretaris laat uitschijnen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe Europese nummerplaten" (nr. 11881)

07.01 Patrick De Groote (N-VA): Zijn er al resultaten bekend van het onderzoek dat de staatssecretaris in oktober 2008 aankondigde met betrekking tot de invoering in ons land van een gestandaardiseerde Europese nummerplaat? Bij de invoering van een nieuw systeem in België vorig jaar – drie cijfers gevolgd door drie

letters – had zo een gestandaardiseerd model al gekund, maar de staatssecretaris heeft toen de boot afgehouden.

Vanaf 2009 zullen inwoners van Wales en Bretagne de mogelijkheid krijgen hun eigen vlag op de Europese nummerplaat te laten plaatsen.

Overweegt de staatssecretaris de invoering in 2010 van een Europese nummerplaat in België? Hoeveel zou die maatregel kosten aan de Belgische overheid? Overweegt de staatssecretaris de mogelijkheid om de Vlaamse, Waalse en Brusselse vlag te laten aanbrengen op de Europese nummerplaat?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik blijf ervan overtuigd dat wij moeten meedoen met de Europese harmonisatie van de nummerplaten: Brussel is de hoofdstad van Europa en België zal in de tweede helft van 2010 voorzitter zijn.

Wij bevinden ons nog in de studiefase en onderzoeken het formaat, de kleuren, de samenstelling van letters en cijfers – de mogelijke combinaties blijken altijd veel sneller uitgeput dan gedacht – en de invoeringsmodaliteiten. Komen de nieuwe platen er alleen voor nieuw ingeschreven wagens of ook voor wagens die in gebruik zijn? Ten slotte moeten wij ook onderzoeken hoe de meerkosten kunnen worden gedekt.

Zolang er geen duidelijkheid is over al deze modaliteiten, kan het bedrag van de meerkosten niet worden bepaald. Dat het een zuivere last is voor de federale overheid, staat in ieder geval vast. De aanmaak en aflevering van nummerplaten is immers gratis en er staan geen federale inkomsten tegenover, aangezien de belasting op de in verkeersstelling en de verkeersbelasting geregionaliseerd zijn.

De Europese nummerplaat vermeldt het Europese symbool en de letters van het land van herkomst. Ik zie niet in welke meerwaarde extra symbolen nog kunnen hebben. Er moet voldoende plaats zijn om de cijfers en letters duidelijk weer te geven.

07.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijn voorstel biedt wel een oplossing voor het al te snel uitgeput zijn van de combinatiemogelijkheden. Alle combinaties kunnen dan immers drie keer – in elk Gewest – worden gebruikt.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wachttijden voor het praktisch rijbewijs in het systeem van de vrije begeleiding" (nr. 11920)**

08.01 **Valérie De Bue** (MR): In Brussel lopen de wachttijden voor het praktische rijexamen in het systeem van de vrije begeleiding op: kandidaten die zich begin maart laten inschrijven, komen op een wachtlijst terecht en kunnen het examen pas in juni afleggen. Dat uitstel kan hun kansen op de arbeidsmarkt verkleinen, aangezien ze bij het solliciteren niet over alle nodige troeven beschikken.

De hervorming van de rijopleiding zou aan die achterstand ten grondslag liggen. Uw voorganger moedigde de vrije begeleiding aan, ten koste van de opleiding door de rij scholen. De vrije begeleiding werd echter het slachtoffer van haar eigen succes en heeft nu te kampen met lange wachttijden. Bovendien zijn er te weinig examinatoren in verhouding tot het aantal leerlingen.

Bevestigt u die wachttijden? Wat zijn daarvan de oorzaken en hoe zal u ze terugdringen?

08.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik hoop dat de wachttijden voor de vrije begeleiding in Brussel, die op dit ogenblik twee à drie maanden bedragen, op korte termijn zullen teruglopen, want de twee betrokken examencentra hebben bijkomende examinatoren in dienst genomen. De aanwervingsprocedure neemt evenwel de nodige tijd in beslag.

Als gevolg van de hervorming die door toenmalig minister Landuyt werd ingevoerd, bieden zich in het

systeem van de vrije begeleiding meer kandidaten aan die niet aan de voorwaarden beantwoorden. Die moeten worden geweigerd en er moet een nieuwe afspraak worden gemaakt, wat vertraging in de hand werkt.

Dankzij de indienstneming van extra examinatoren zou die achterstand moeten worden weggewerkt.

Voorts werd de examencentra gevraagd de nodige administratieve maatregelen te treffen met het oog op een betere organisatie van de examens.

08.03 Valérie De Bue (MR): De situatie in de praktijk vraagt om maatregelen. De achterstand moet zo snel mogelijk worden weggewerkt, zodat vele mensen hun rijbewijs zullen kunnen gebruiken en sterker zullen staan op de arbeidsmarkt.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de invoering van een slimme kilometerheffing" (nr. 11952)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Onlangs werd de richtlijn betreffende het Eurovignet voor vrachtwagens herzien. Dat is een belangrijke stap in de richting van de invoering van een slimme kilometerheffing en dus duurzame mobiliteit.

Omdat de staatssecretaris zich heeft geëngageerd om de invoering van zo'n slimme kilometerheffing mogelijk te maken, zou ik graag weten wat de stand van zaken is. Weet de staatssecretaris al wanneer de heffing er zou kunnen komen? Zitten de Gewesten op één lijn met betrekking tot dit systeem? Wordt er overlegd met Nederland, dat ook voorstander is van een slimme kilometerheffing?

Zal de staatssecretaris in afwachting de Gewesten aansporen om vanaf 2012 ook de milieukosten te verrekenen in de tolheffing, zoals mogelijk wordt door de herziening van de Eurovignetrichtlijn?

Wordt hierover verder overlegd met de Gewesten?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Voor zover ik weet werd de Eurovignetrichtlijn nog niet herzien. De herziening maakt het voorwerp uit van een codificatieprocedure. Hoewel het Europees Parlement op 11 maart 2009 in eerste lezing een tekst heeft aangenomen die de richtlijn amendeert, zijn de discussies in de Raad nog volop aan de gang. Omdat er absoluut geen eensgezindheid is, zal de herziening nog een lange weg moeten afleggen.

Ik had de Gewesten voorgesteld om de slimme kilometerheffing te bespreken op de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 21 april 2009, maar ik weet niet of die vergadering zal doorgaan. De drie Gewesten hebben bij de voorbereiding van de agenda laten weten dat ze het dossier niet rijp achten en de bespreking willen uitstellen tot het najaar.

Ik deel de bekommernissen van de heer Van den Bergh. Hoewel wij eerder al met Nederland hebben gezocht naar een oplossing in Benelux-verband, lijkt het dossier nu ook in Nederland lood in de vleugels te hebben. Ook daar willen ze een en ander uitstellen tot het einde van het jaar. De slimme kilometerheffing is, gezien de bezettingsgraad op onze wegen, de beste regeling, maar een positieve kijk van de federale overheid volstaat niet om ze te kunnen invoeren.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik hoop dat het dossier tijdens de volgende regeerperiode van de regionale regeringen opnieuw wordt opgenomen.

Gaat ons land akkoord met de tekst zoals die door het Europees Parlement werd goedgekeurd? Wat is precies het standpunt van de regering?

09.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De tekst die door het Europees Parlement werd goedgekeurd, ondersteunt onze zienswijze. In de Europese Raad wordt steeds het compromis nagestreefd. In sommige dossiers moeten wij water in de wijn doen om een oplossing te vinden die aansluit bij ons standpunt. De centraal gelegen lidstaten, die het meeste lijden onder het doorvoertransport, zijn voorstander, in tegenstelling tot de perifere lidstaten, die uiteraard maximaal willen presteren zonder dat het hen veel kost.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van de veiligheidsdriehoek op autosnelwegen" (nr. 11966)**

10.01 **David Lavaux** (cdH): Net als in België is het gebruik van de gevarendriehoek in Frankrijk verplicht in geval van autopech of een ongeval. De *Association des sociétés françaises d'autoroutes* raadt het gebruik van de gevarendriehoek op de pechstrook echter af, omdat het daar voor een voetganger erg gevaarlijk is. In het licht van de polemiek die in dat verband ontstaan is, is de Franse staatssecretaris voor Vervoer bereid de maatregel te herzien. Wat is uw standpunt daaromtrent? Verdient het geen aanbeveling na te gaan of het gebruik van de gevarendriehoek op de autoweg niet te gevaarlijk is?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het standpunt van de twee Franse autosnelwegbeheerders is niet onlogisch, aangezien de bestuurder van een voertuig dat met autopech op de pechstrook staat, doorgaans de raad krijgt om achter de vangrail te gaan staan. Er moet dus een afweging gemaakt worden van het nut van de driehoek om ongevallen te voorkomen enerzijds, en de risico's die de bestuurder loopt bij het plaatsen van de gevarendriehoek anderzijds. Ik ben niet op de hoogte van enige studie in dat verband, maar zal het advies van de federale wegpolitie inwinnen.

10.03 **David Lavaux** (cdH): Ik dank u alvast voor de aandacht die u aan dit vraagstuk zal besteden en zou graag op de hoogte worden gehouden van de verdere ontwikkelingen in dit dossier.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het behalen van een rijbewijs in de gevangenis" (nr. 11204)**

11.01 **David Geerts** (sp.a): Gedetineerden krijgen de kans om in de gevangenis een aantal cursussen te volgen en vaardigheden te leren die van nut kunnen zijn wanneer ze de gevangenis verlaten. Het bezit van een rijbewijs is een goede basis om later terug aan het werk te geraken. Veel gevangenen zijn dan ook geïnteresseerd in het theoretisch rijexamen. Het best mogelijke scenario is dat zij het theoretisch rijexamen zouden kunnen afleggen in de gevangenis.

Is een samenwerking met GOCA (Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) mogelijk om deze examens af te nemen?

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het theoretisch rijexamen moet in een van de aangeduide examencentra worden afgelegd, maar na het project 'rijbewijs op school' van de Vlaamse regering, werd de federale reglementering aangepast zodat het examen ook in de secundaire scholen kan worden georganiseerd. Technisch gesproken is het mogelijk dat ook in de gevangenis te doen, maar dan moet de veiligheid kunnen worden gegarandeerd van de mensen die het examen organiseren. Indien het opportuun is, zullen de bevoegde overheden - de Vlaamse Gemeenschap en/of Justitie - een initiatief moeten nemen. Er moet dan ook een regeling getroffen worden voor de kosten. De kosten van het 'rijbewijs op school' worden volledig door de Vlaamse overheid gedragen. Als aan die voorwaarden is voldaan, dan kan de reglementering worden aangepast.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inrichting van erven" (nr. 11925)**

12.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Sinds 1 januari 2004 kunnen er erven ingericht worden: dit zijn zones waarvan de kenmerken overeenstemmen met die van het woonerf in multifunctionele stadskernen.

In het buitenland worden er steeds meer van die erven ingericht, maar in België is het nog altijd wachten op het eerste erf. Naar verluidt zouden de projecten stilliggen, omdat de ministeriële omzendbrief betreffende de woonerven van 23 juni 1978 strijdig zou zijn met de straatcode.

Moet die omzendbrief niet dringend worden opgeheven of vervangen door een tekst die wel in overeenstemming is met de straatcode?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De maatregel waar u naar verwijst, werd uitgevaardigd door een minister van Vervoer die tot uw partij behoorde. Er werd echter nooit gebruik van gemaakt. Is dat te wijten aan het ontbreken van uitvoeringsmaatregelen of aan een gebrek aan belangstelling bij de wegbeheerders? Indien die maatregel nodig was, zouden de gemeenten en Gewesten die volgens mij toepassen, in weerwil van de ministeriële omzendbrief.

Ik heb mijn administratie gevraagd de mogelijke opties inzake de toekomst en de ontwikkeling van die erven te onderzoeken, onder meer op grond van een consultatie van de Gewesten en van de verenigingen van steden en gemeenten. Indien nodig zal ik overwegen om een nieuwe versie van de omzendbrief van 1978 op te stellen.

12.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik ben zeer tevreden met uw antwoord.

12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Dit is geen formele belofte. Ik wil het advies van de Gewesten en van de steden en gemeenten inwinnen over de vraag of het opportuun is om twee omzendbrieven met een vergelijkbare strekking te handhaven.

12.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik hoop dat u ons op de hoogte zal houden van het verdere verloop van dat dossier en dat er werk kan worden gemaakt van die erven.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beperken van de vrije cabotage vanaf 1 mei 2009" (nr. 12007)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In een antwoord op een eerdere vraag zei de staatssecretaris dat Europa de Beneluxlanden al op de vingers heeft getikt omwille van de voorkeursbehandeling die er bestaat inzake vrije cabotage. Een nieuwe Europese richtlijn maakt die voorkeursbehandeling onmogelijk. Het Beneluxparlement keurde al een motie goed om de vrije cabotage toch te behouden. De staatssecretaris antwoordde dat dit helaas niet mogelijk was, maar dat hij wel een grote voorstander is van de vrije cabotage. Daarom ontstond er heel wat ophef toen in maart bleek dat België de inperking van de cabotage sneller dan noodzakelijk zou invoeren.

Ondertussen zou er onder impuls van de Nederlandse minister toch een akkoord gesloten zijn om de vrije cabotage binnen de Benelux te behouden. Kan de staatssecretaris dat bevestigen en toelichten?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Ik ben nog steeds een groot voorstander van vrije cabotage in heel Europa, want door terugritten met lege vrachtwagens te vermijden, wordt de duurzame mobiliteit bevorderd. De sociale regels werden echter omzeild, waardoor er moest worden opgetreden.

De economische crisis heeft grote gevolgen voor de transportsector en daarom zijn er op korte termijn maatregelen nodig die marktverstoring tegengaan. In heel wat lidstaten werden de retourvrachten al ingeperkt en daarom is het niet langer mogelijk om die in België wel toe te staan. De maatregelen die ik neem zijn zeer dringend, want de sociale wetgeving werd omzeild en er werd aan concurrentievervalsing gedaan. Ze zijn het gevolg van de Europese afspraak om de cabotage te beperken tot drie transporten binnen de zeven dagen volgend op een internationaal transport.

Toen de maatregel bekend werd, heeft de Nederlandse minister gereageerd. Ik sprak met hem over een afwijking voor de Beneluxlanden op basis van artikel 306 van het Europees Verdrag. Dat werd toegestaan op basis van het Beneluxverdrag en met het oog op een verdere liberalisering en integratie binnen de Beneluxlanden. Ondertussen heb ik al overlegd met mijn Nederlandse en Luxemburgse collega's en spraken wij dus af om inzake cabotage de Benelux als een geheel te beschouwen.

Het is tegen mijn basisprincipes, maar het kan niet zijn dat de Belgische transportsector de rekening moet betalen voor de inperking van de vrije cabotage in andere landen voor Belgische transporteurs. Als die in andere landen voor onze vrachtwagenchauffeurs wordt ingeperkt, moet hetzelfde in ons land gebeuren voor de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs. Er wordt enkel een uitzondering toegestaan binnen de Benelux.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er moet nog een hele weg worden afgelegd inzake harmonisatie binnen Europa, maar wat de Benelux betreft is er dus wel een goed akkoord gesloten.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Dallemagne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vliegtuigcrash boven Brussel die op woensdag 18 maart jongstleden nipt werd vermeden" (nr. 12054)
- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het incident waarbij een Boeing 747 Brussel op lage hoogte heeft overvlogen" (nr. 12078)
- de heer **Luk Van Biesen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nipt vermeden crash op Zaventem" (nr. 12095)
- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het incident dat zich op 18 maart 2009 in het Brussels luchtruim heeft voorgedaan" (nr. 12099)

De **voorzitter**: Vraag nr. 12078 van de heer Baeselen en vraag nr. 12095 van de heer Van Biesen worden omgezet in schriftelijke vragen.

14.01 Georges Dallemagne (cdH): Mijn vraag betreft het incident van 18 maart. Een overscherende jumbojet, die zo laag vloog dat de kenletters duidelijk zichtbaar waren, heeft heel wat inwoners van Brussel schrik aangejaagd. Volgens de uitleg die de omwonenden kregen, moest dit vliegtuig landen op de bewuste en omstreden baan 02. Het vliegtuig vloog echter te dicht achter een klein toestel aan, dat vóór de jumbo landde, en de controletoren heeft de jumbo dus bevolen een doorstart uit te voeren. Daarop heeft de piloot van het toestel vol gas gegeven. Bij de toen heersende wind was het gebruik van baan 02 niet verantwoord. Er werd dus een groot risico genomen. De luchthavenautoriteiten probeerden het incident aanvankelijk te minimaliseren. Bent u van oordeel dat het om een klein incident gaat? Dat er aan een onderzoek werd gedacht, duidt er anders eerder op dat het een ernstig incident was. Waarom werd baan 02 nog altijd gebruikt? Wie heeft Belgocontrol daartoe opdracht gegeven? Hoe zal uw kabinet dit incident verder afhandelen?

14.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Op 16 maart vroeg ik u reeds waarom er op 1 maart vanop baan 20 en niet vanop baan 25R werd opgestegen. U antwoordde toen dat een en ander te wijten was aan een menselijke fout, dat Belgocontrol een onderzoek had gevoerd en dat die fout geen gevolgen had voor de veiligheid (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 493, blz. 14-15). Enkele dagen later deed er zich opnieuw een incident voor, en dat was veel ernstiger omdat het op een drama had kunnen uitdraaien. Bovendien blijkt uit het laatste jaarverslag van Belgocontrol dat het aantal incidenten in het luchtverkeer de voorbije jaren licht is toegenomen, al zijn de cijfers van 2008 er nog niet in opgenomen.

Over welke informatie met betrekking tot het incident van 18 maart beschikt u? Welke maatregelen denkt u te nemen om zulke onbegrijpelijke incidenten te voorkomen? Wanneer zal u de cijfers met betrekking tot het aantal incidenten in 2008 ontvangen?

14.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Op 18 maart werd baan 02 gebruikt voor landingen, in

overeenstemming met de instructies volgens welke er rekening dient te worden gehouden met de windvoorspellingen.

Op 18 maart heeft die Boeing 747 een doorstart gemaakt omdat het toestel te dicht in de buurt van een zakenvliegtuig gekomen was. Dit manoeuvre is geen incident: de veiligheid van het luchtverkeer is nooit in gevaar geweest.

14.04 Georges Dallemagne (cdH): De crux is dat men de instructie van gewezen minister Anciaux heeft gehandhaafd: hij heeft gedecreteerd dat er rekening moest worden gehouden met de weersvoorspellingen en niet langer met de reële metingen van de windsnelheid en –richting om uit te maken welke banen er moeten worden gebruikt. Waarom keren we niet terug naar de situatie zoals die was vóór de heer Anciaux zijn instructies uitvaardigde?

De Boeing 747 had een dergelijk manoeuvre kunnen vermijden, indien de vereisten op het stuk van de landingssnelheid minder streng waren. Dat zou gemakkelijker zijn, indien men baan 25 zou gebruiken, die twee banen omvat.

14.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik ben het grotendeels eens met mijn collega in verband met het overmatig gebruik van baan 02/20. Wat het manoeuvre van de Boeing betreft, vraag ik me af hoe het mogelijk is dat die twee toestellen zo dicht bij elkaar konden vliegen? We zijn ternauwernood aan een crash ontsnapt! Er schort iets aan de landingsprocedures. U zou een en ander bij Belgocontrol moeten aanklaan.

14.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Belgocontrol zit niet in de cockpit. Er moest een procedure worden opgestart omdat was vastgesteld dat de relatieve snelheid van en de onderlinge afstand tussen twee vliegtuigen niet op elkaar waren afgestemd. Wat de capaciteit van de luchthaven betreft, wil ik u eraan herinneren dat ik heb voorgesteld om baan 07 met een ILS uit te rusten. We roeien met de technische riemen die we hebben. (*Onderbrekingen*)

Mevrouw de voorzitter, dit is een gedachtewisseling tussen de uitvoerende en de wetgevende macht: derden worden niet geacht te interveniëren.

14.07 Georges Dallemagne (cdH): Men kiest voor een bepaalde start- of landingsbaan, maar die beslissing is nergens op gegrond.

Het incident is gesloten.

14.08 De voorzitter: Vraag nr. 12070 van mevrouw Lejeune wordt uitgesteld.

15 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autobestuurders zonder rijbewijs" (nr. 12133)

15.01 Valérie De Bue (MR): Ik was ontsteld door een tragisch ongeval waarbij een bestuurder zonder rijbewijs was betrokken. In de pers stond te lezen dat het aantal bestuurders zonder rijbewijs op honderdduizend wordt geschat. Volgens een studie die in 2000 werd uitgevoerd, zou er tegen 8.000 bestuurders een proces-verbaal zijn gemaakt omdat ze reden zonder geldig rijbewijs. Bevestigt u die cijfers? Beschikt u over recentere cijfers? Hoeveel processen-verbaal werden er vorig jaar gemaakt wegens het besturen van een voertuig zonder geldig rijbewijs? Worden er specifieke controles ter zake uitgevoerd? Welke maatregelen worden er genomen om de strijd aan te binden tegen dat fenomeen?

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik betreur uiteraard de feiten die u aanhaalt. *Joy riding* is niet nieuw: jongeren bemachtigen de sleutels van de auto van hun ouders en rijden voor de *fun*. Ik kan niet beoordelen of het fenomeen uitbreiding neemt. Ongevallen blijven zeldzaam en het risico om gecontroleerd te worden is marginaal. Er zijn geen afzonderlijke statistieken over dat fenomeen beschikbaar.

15.03 Valérie De Bue (MR): Worden er maatregelen genomen met betrekking tot de cijfers?

15.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Daarover bestaan er geen afzonderlijke statistieken.

15.05 Valérie De Bue (MR): Er moet over maatregelen dienaangaande worden nagedacht.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toepassing van het gemeenschappelijke Europese luchtruim" (nr. 12288)

16.01 David Lavaux (cdH): De landen van de Europese Unie zullen aan bepaalde prestatiedoelstellingen moeten voldoen om de vluchten in het Europese luchtruim korter en goedkoper te maken dankzij een betere organisatie van het luchtverkeer.

In 2002 zette de Europese Unie het licht op groen voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Nu heeft ze daar bindende doelstellingen aan verbonden. Elk land zal zulke nationale doelstellingen voorleggen aan de Europese Commissie, die zal kunnen eisen dat men met ambitieuzere doelstellingen voor de dag komt.

Welke doelstellingen op het stuk van veiligheid, capaciteit van het luchtruim, kostenbesparing en milieubescherming zal België aan de Commissie voorleggen? Zullen de nieuwe technieken voor de luchtverkeersafhandeling snel in ons land toegepast kunnen worden? Wat is het standpunt van de Gewesten hieromtrent? Werd er al overleg gepleegd?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Op 23 oktober 2008 ondertekende België in Bordeaux een gezamenlijke intentieverklaring met Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland om een functioneel luchtruimblok "Europe Central" (FABEC) te creëren.

De ondertekenaars hebben de volgende ambitieuze doelstellingen vastgelegd:

- een hoger veiligheidsniveau ondanks de groei van het burgerluchtverkeer;
- wat de capaciteit betreft, het voldoen aan de vraag naar burgerluchtverkeer rekening houdend met een verwachte toename van het luchtverkeer met ongeveer vijftig procent tussen 2005 en 2018;
- een globale vermindering met een vierde van de gemiddelde eenheidskosten tijdens de komende tien jaar, evenals een vermindering van de kosten voor het beheer van het militaire luchtverkeer;
- een aanzienlijke verlaging van de milieu-impact per vlucht dankzij de verbetering van de vliegroutes en de vluchtprofielen, evenals kortere vliegafstanden in overeenstemming met de belangrijke Europese programma's.

Het Europese SESAR-project is bijzonder ambitieus. Het is gespreid over drie fases. De eerste fase, de definiëeringsfase, werd op 30 maart jongstleden afgerond met de goedkeuring van een masterplan door de Europese Raad voor Vervoer. De tweede fase, de ontwikkelingsfase, loopt tot 2013, waarna de nieuwe technologie tussen 2014 en 2020 zal worden geïmplementeerd. België heeft dit programma onderschreven en bereidt de toepassing ervan volgens het vastgestelde tijdpad nu reeds voor.

Wat uw derde vraag betreft, zullen de Gewesten worden bijeengebracht voor zover de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat vereist. Tot nu toe hebben de Gewesten zich nog niet over dit onderwerp uitgesproken.

Voorzitter: de heer David Geerts.

16.03 David Lavaux (cdH): Het is een goede zaak dat België de gemeenschappelijke verklaring van Bordeaux en het SESAR-programma onderschreven heeft. Het is een eenvoudige manier om energie te besparen en te ijveren voor een schoner milieu.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spoorflitspalen" (nr. 12324)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In februari 2009 werd de eerste spoorflitspaal in Vlaanderen geplaatst.

De bedoeling van dit proefproject is het inzetten van een onbewaakte camera om het aantal ongevallen bij spooroverwegen te doen afnemen. Nogal wat overtredingen aan overwegen worden echter begaan door zwakke weggebruikers: fietsers en voetgangers. De identificatie van deze overtreders is natuurlijk niet evident. Wordt er naar oplossingen gezocht om ook zwakke weggebruikers die de signalisatie bij overwegen negeren, te kunnen identificeren? Kunnen spoorflitspalen hierbij een rol spelen?

Is de grootschalige opstelling van spoorflitspalen wel een goed idee als zij slechts een klein deel van de overtreders kunnen identificeren?

Welke wetswijzigingen vergt de invoering van spoorflitspalen?

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In 2008 deden er zich 51 ongevallen aan spooroverwegen voor met twaalf doden en negentien gewonden tot gevolg. Hiervan waren er zeven ongevallen met zwakke weggebruikers, met vier overleden fietsers en een overleden voetganger tot gevolg.

Het proefproject met de spoorflitspalen heeft tot doel het ontraden en beboeten van weggebruikers die geregeld de signalisatie negeren. In eerste instantie wordt de aandacht toegespitst op de autobestuurders. Voor de identificatie van de zwakke weggebruikers moet er nog verder onderzoek gebeuren. Een van de mogelijkheden is het registreren en fotograferen van recidivisten op een bepaalde locatie zodat een mobiele brigade tegen hen kan optreden.

Het gebruik van spoorflitspalen bevindt zich nog in een testfase. Belangrijk hierbij is de mogelijkheid om de diverse verkeersstromen - autobestuurders, voetgangers en fietsers - van elkaar te kunnen scheiden. Indien het lopende proefproject een gunstige evaluatie krijgt, zullen meer overwegen ermee worden uitgerust.

Welke wetswijzigingen er in dit verband precies nodig zijn, is nog niet duidelijk. Er moeten ongetwijfeld regels worden vastgelegd met betrekking tot de zogenaamde incubatietijd; dit is de tijd die verloopt tussen het moment waarop de signalisatie op rood springt en het moment waarop er geflitst wordt. Ook moet een homologatie van de flitscamera's op punt worden gesteld.

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik stel vast dat het merendeel van de ongevallen zich voordoet met autobestuurders, maar dat het aantal doden bij de zwakke weggebruikers verhoudingsgewijs hoger ligt. Ik vind dat het inzetten van lokale politie op drukke oversteekmomenten bij overwegen bijzonder efficiënt is.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toekomst van de verbinding L86 Ronse-Leuze-en-Hainaut" (nr. 12427)**

18.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Omwille van de duurzame ontwikkeling moeten bepaalde keuzes uit het verleden, waarbij men zich uitsluitend door het onmiddellijke economische belang liet leiden, worden herzien. De beslissing met betrekking tot lijn 86 Ronse – Leuze zou in dat verband voor herziening in aanmerking kunnen komen.

Zou men niet beter onderzoeken of de lijn opnieuw in dienst kan worden gesteld – in plaats van de sporen op te breken – aangezien de lijn te Frasnes langs een nieuwe bedrijvenzone van 20 hectare op het terrein van een voormalige suikerfabriek loopt? Dat baanvak vormt daarenboven een onderdeel van een rechtstreekse transportroute tussen Gent en Valenciennes.

Wat is de zienswijze van de NMBS hieromtrent? Moet er geen overleg worden georganiseerd met de economische actoren, de gemeenten en de NMBS voor er een beslissing genomen wordt, teneinde, met het oog op een duurzaam beleid, de juiste opties vast te leggen?

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): In december 2007 vroeg Infrabel de minister van Overheidsbedrijven en mezelf om toestemming om lijn 86 tussen Ronse en Leuze te ontmantelen. Het baanvak tussen Ronse en Frasnes werd sinds 1997 niet meer geëxploiteerd, en in juli 2007 werd beslist om

het baanvak tussen Frasnes en Leuze buiten gebruik te stellen.

In de nieuwe beheersovereenkomsten tussen de Staat en de NMBS-Groep worden groeidoelstellingen op het stuk van het spoorwegverkeer opgelegd. Gelet op die doelstellingen en het voorbehoud dat het Raadgevend Comité van de Gebruikers maakt bij de afschaffing van lijn 86, hebben de vorige minister van Overheidsbedrijven en ikzelf Infrabel gemeld dat we het opbreken van de sporen op lijn 86 enkel zouden toestaan om veiligheidsredenen en op voorwaarde dat de bedding van de lijn onaangeroerd zou blijven. Om opnieuw treinverkeer op lijn 86 toe te kunnen laten zou de infrastructuur volledig vernieuwd moeten worden.

In het kader van het beheerscontract moet Infrabel een langetermijnbehoeftenstudie met betrekking tot de spoorweginfrastructuur uitvoeren. Die analyse, waarmee onlangs een aanvang werd gemaakt, zal gebaseerd zijn op een marktstudie en een ruime consultatie van de diverse betrokken partijen omvatten. De resultaten worden verwacht tegen eind 2010 en zullen nuttig gebruikt kunnen worden in het debat over de heringebruikneming van spoorlijnen in het algemeen en van lijn 86 in het bijzonder.

18.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik ben tevreden over dit antwoord, waarin u bevestigt dat de bedding van de spoorlijn behouden blijft.

We zullen wachten op de conclusies van de studie, die eind 2010 klaar zou zijn. Het was een verstandige beslissing om een dergelijke langetermijnanalyse uit te voeren.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het parkeren van vrachtwagens in steden en gemeenten" (nr. 12428)

19.01 Jean-Luc Crucke (MR): In sommige steden en gemeenten staan er vrachtwagens geparkeerd op een gedeelte van de rijweg omdat de vrachtwagenchauffeurs naar huis terugkeren met een volgeladen vrachtwagen zodat ze 's anderendaags onmiddellijk kunnen vertrekken. Dat zorgt voor parkeerproblemen en die vrachtwagens nemen bijzonder veel plaats in op de openbare weg.

Bestaat er een specifieke reglementering voor het parkeren van vrachtwagens in steden en gemeenten? Kan er samen met de federaties van wegvervoerders naar oplossingen voor dat probleem worden gezocht?

19.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De regelgeving betreffende het parkeren van vrachtwagens in de bebouwde kom dateert van het begin van de jaren 90 en werd destijds met de sector besproken.

Vrachtwagens van meer dan 7,5 ton mogen in de bebouwde kom niet langer dan 8 uur na elkaar parkeren, behalve op de daartoe bestemde plaatsen.

Aangezien het parkeerbeleid tot de bevoegdheid van de gemeenten behoort, beschikken zij over de nodige middelen om ervoor te zorgen dat vrachtwagens niet om het even waar parkeren en om plaatsen voor vrachtwagens voor te behouden daar waar ze het minst hinderlijk zijn voor de omwonenden.

19.03 Jean-Luc Crucke (MR): Dat is inderdaad zo, maar sinds 1990 neemt het probleem hand over hand toe. Er zou contact moeten worden opgenomen met de federaties van transporteurs om dit probleem, dat elk van ons aanbelangt, aan te kaarten. Ik noteer dat de gemeenten een eerstelijns rol spelen, maar ten aanzien van een federatie legt een gemeente geen gewicht in de schaal!

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het maximaal aantal te vervoeren personen tijdens de rijopleiding" (nr. 12477)

20.01 Jenne De Potter (CD&V): De hervorming van de rijopleiding door minister Landuyt in 2006 was nogal ongelukkig. Het is dan ook een goede zaak dat de staatssecretaris een en ander wil rechtekken.

Ik stel voor om ook iets te doen aan de ongelijkheid inzake het aantal personen dat men mag vervoeren. Leerlingen die kiezen voor de vrije rijopleiding mogen twee passagiers meenemen: hun begeleider en een andere passagier. Leerlingen die kiezen voor de rijopleiding met de rijsschool hebben geen begeleider en mogen slechts één passagier meenemen. Ik stel voor om ook leerlingen die voor de opleiding met de rijsschool kiezen, de mogelijkheid te geven om twee vaste begeleiders aan te duiden. Zo wordt niet alleen de ongelijkheid weggewerkt, maar krijgt deze leerling ook een begeleider die hem of haar met raad en daad kan bijstaan.

Is de staatssecretaris van mening dat er inderdaad een ongelijkheid bestaat inzake het maximaal aantal te vervoeren personen tussen de leerling die kiest voor een rijopleiding met begeleider en de leerling die kiest voor een opleiding zonder begeleider? Zal de staatssecretaris een oplossing uitwerken? Wat is de stand van zaken in de werkgroep van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) die zich buigt over de hervorming van de rijopleiding? Wanneer worden de eerste aanpassingen verwacht? Wat zullen die inhouden?

20.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Wie de rijsschoolopleiding volgt, mag na 20 uur opleiding alleen rijden. Tijdens die oefenperiode mag de leerling één passagier meenemen die minstens 24 jaar is en een rijbewijs B heeft. In de vrije opleiding gaat het over een kandidaat die nog moet beginnen te leren rijden met een begeleider die al minstens acht jaar een rijbewijs heeft. Naast die begeleider mag hij eveneens één passagier meenemen.

Ik zal de suggestie van de heer De Potter om ook wie de rijsschoolopleiding volgt, een of twee begeleiders te laten aanduiden, laten onderzoeken. Het ontwerp-KB dat enkele wijzigingen aanbrengt aan de rijopleiding, wordt nog besproken met de Gewesten. Het voorstel van de heer De Potter zou er dus nog aan kunnen worden toegevoegd.

Het eindrapport van de werkgroep van de FCVV over de hervorming van de rijopleiding is klaar, maar de verschillende belangenorganisaties die deel uitmaken van de werkgroep, moeten hun aantekeningen er nog bij plaatsen.

20.03 **Jenne De Potter** (CD&V): Ik ben blij dat de staatssecretaris mijn voorstel wil overwegen en hoop dat de huidige discriminatie tussen leerling-bestuurders zal worden verholpen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12522 van mevrouw Lejeune is uitgesteld. Vraag nr. 12672 van mevrouw De Bue is omgezet in een schriftelijke vraag.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het mogelijke verbod op mp3-spelers in het verkeer" (nr. 12578)
- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opdracht tot studie omtrent de invloed van mp3-spelers op het verkeersgedrag van voetgangers en fietsers" (nr. 12583)

21.01 **David Geerts** (sp.a): De staatssecretaris gaf opdracht om de invloed van mp3-spelers op het verkeersgedrag van voetgangers en fietsers te onderzoeken. Waarom? Is het ongevallencijfer verhoogd door de mp3-speler? Welke vragen heeft hij precies gesteld?

21.02 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Wat vormde de concrete aanleiding voor het onderzoek naar het effect van mp3-spelers in het verkeer? Wat is de mening van de verkeersdeskundigen? Zijn er cijfers over het aantal ongevallen dat erdoor werd beïnvloed? Werden al preventiecampagnes

georganiseerd? Wordt er hieraan in de verkeersopvoeding voldoende aandacht geschonken?

21.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het beluisteren van te luide muziek via een hoofdtelefoon of oortjes is een relatief recent fenomeen, de gevolgen ervan in het verkeer zijn nog niet bestudeerd en er zijn ook geen statistieken voorhanden. In het algemeen wordt vastgesteld dat adolescente voetgangers en fietsers met een mp3 niet meer aandachtig zijn en het verkeer niet horen aankomen. Daarom heb ik het BIVV gevraagd om tegen juni de problematiek nader te onderzoeken en in het bijzonder te bekijken wat er op dat vlak in het buitenland gebeurt. Op basis van het resultaat daarvan moet worden bekeken welke initiatieven we kunnen nemen.

De vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen kondigde nu al een sensibilisatiecampagne aan.

De bezorgdheid over dit probleem mag niet worden geridiculiseerd, maar het is niet zo dat een er een verbod komt op het luisteren naar luide muziek met mp3- of andere spelers op straat. Een dergelijk verbod heeft slechts zin als daarvoor een voldoende groot maatschappelijk draagvlak bestaat, zeker bij de jongeren. Daarom kunnen we inderdaad starten met de sensibilisatie.

21.04 **David Geerts** (sp.a): We wachten het resultaat van het onderzoek af en zullen hierop terugkomen eind juni.

21.05 **Bruno Stevenhuydens** (Vlaams Belang): We wachten de resultaten van de studie af. Er moet de nodige aandacht worden besteed aan preventie, maar ik denk niet dat er nieuwe wetsvoorstellen of –ontwerpen nodig zijn.

21.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik sta niet te trappelen van ongeduld om op te treden, maar ik word voortdurend aangesproken om toch maar maatregelen te nemen.

21.07 **Bruno Stevenhuydens** (Vlaams Belang): Misschien kan de ongerustheid worden verminderd door alvast de sensibilisatiecampagnes te starten en de aandacht hiervoor in de verkeersopvoeding te vergroten.

21.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Sensibilisatie is het meest voor de hand liggend, maar een vergelijkende studie kan nooit kwaad.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12597 van de heer Deseyn wordt uitgesteld.

22 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Vlaamse resolutie over voorrang van rechts op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u of meer" (nr. 12615)**

22.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het Vlaamse Parlement keurde een resolutie goed over de voorrang van rechts. Op wegen met een toegelaten snelheid van 70 km/uur of meer zou geen voorrang van rechts meer mogen gelden. Vlaanderen kan dat uiteraard alleen regelen voor de gewestwegen waarvoor het zelf bevoegd is. De meeste wegen zijn echter gemeentelijke wegen.

Is een initiatief op federaal niveau dan niet beter? Is de staatssecretaris gewonnen voor het idee om de voorrang van rechts af te schaffen op wegen met een toegelaten snelheid van 70 km/uur of meer en wil hij hiervoor een wetgevend initiatief nemen?

22.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Internationaal gezien is de voorrang van rechts de algemene regel. In België is het principe zo vertaald in het reglement van de wegbeheerder. Het is een logisch principe dat, indien men aan een kruispunt komt waar geen verkeerslichten staan, de algemene regel van de voorrang van rechts van toepassing is. Daarvan kan worden afgeweken door het plaatsen van een bijzondere voorrangssignalisatie, namelijk de omgekeerde driehoek of een stopbord op de ondergeschikte weg en het voorrangsbord op de voorrangsweg. Het is de wegbeheerder die beslist of hij de voorrang van

rechts behoudt, dan wel of hij voorrangsborden plaatst.

Bijna alle gewest- en provinciewegen met een snelheidsregime van minstens 70 km per uur zijn ook voorrangswegen. Dat is zelfs het geval in de bebouwde kom.

Voor de gemeentewegen zijn het de gemeenten zelf die beslissen over de voorrangssituatie op hun wegen. De gemeentewegen bevinden zich dikwijls in de bebouwde kom met een snelheidsregime van maximum 50 km per uur en met toepassing van de voorrang van rechts.

Ik kan niet zomaar besluiten dat er op wegen met een snelheid van 70 km per uur of meer geen voorrang van rechts meer van toepassing zou mogen zijn. Verschillende aspecten komen daarbij kijken, zoals de verkeersveiligheid en de continuïteit van de voorrangsregeling op eenzelfde traject. De problematiek moet dus nader worden bestudeerd. Ik zal daarom het advies vragen van de werkgroep Infrastructuur, waarin zowel de Gewesten als de gemeenten vertegenwoordigd zijn.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Een algemene regel zou inderdaad tot heel wat discussie kunnen leiden, onder meer over de toepassing ervan op een weg zonder verkeersborden. Ik betreur de communicatie over de resolutie van het Vlaamse Parlement, die specifiek over gewestwegen gaat. De indruk ontstond echter dat men voortaan op alle wegen waar er 70 kilometer per uur gereden mag worden, voorrang van rechts heeft. Ik kijk uit naar het advies van de Federale Commissie Verkeersveiligheid.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aardgasvoertuigen" (nr. 12616)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Aardgasvoertuigen stoten minder CO₂, roet en fijn stof uit dan traditionele wagens en vormen een springplank naar voertuigen op biogas en waterstof. Aardgas als brandstof kost bovendien ook maar de helft van de klassieke brandstoffen. Aardgasvoertuigen zijn al beschikbaar, maar er rijden amper dergelijke wagens in ons land. Andere EU-landen namen al maatregelen ten gunste van aardgaswagens. Ook onze overheid zou een initiatief moeten nemen, bijvoorbeeld om de uitbouw van de tankinfrastructuur aan te moedigen. Vanwege de vele overlappende bevoegdheden zou het goed zijn als er een taskforce kon worden opgericht om dergelijke maatregel uit te werken.

Wat is de visie van de staatssecretaris?

23.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik ben ervan overtuigd dat aardgasvoertuigen een bijdrage kunnen leveren tot een milieuvriendelijker transport. Tot nu toe wordt aardgas enkel gebruikt in wagens die werden omgebouwd. De kosten daarvoor bedragen ongeveer 25 procent van de aankoopprijs van de wagen of 2.500 tot 5.000 euro. De onderhoudskosten zijn vergelijkbaar met die voor benzinevoertuigen.

Op aardgas als voertuigbrandstof wordt in België geen accijns betaald. Een homecompressor, een tankfaciliteit aan huis, kost echter 5.000 tot 10.000 euro en het duurt bovendien vier tot acht uur om een wagen daarmee vol te tanken. Aan de pomp kan aardgas even snel getankt worden als benzine of diesel, maar er zijn bijna geen pompen, omdat er onvoldoende wagens op aardgas rijden.

De overheid kan daar inderdaad een belangrijke stimulerende rol spelen. Ik ben bereid om het voortouw te nemen en om overleg te organiseren met de ministers van Financiën en van Ondernemen en Energie over een regeringsinitiatief.

Mijn diensten hebben reeds een KB uitgevaardigd waarin de technische vereisten voor aardgasvoertuigen werden vastgelegd.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is goed dat de minister zich wil engageren. Wat zal de termijn daarvoor zijn? Het is niet zo dat wagens moeten worden omgebouwd om op aardgas te kunnen rijden. Bijna

alle automerken hebben al aardgasvoertuigen in hun gamma. Het prijsverschil bij de aankoop ervan is beperkt. Alleen de tankinfrastructuur ontbreekt nog. Daarom kijk ik uit naar het initiatief dat de staatssecretaris heeft aangekondigd.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de werken op de luchthaven van Zaventem in augustus" (nr. 12675)

24.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Er zijn grote werken aangekondigd in augustus aan de banen 07R/25L en 02/20 van de luchthaven van Zaventem. Hierdoor dreigt de baan 25R richting Diegem en de Noordrand nog meer te worden gebruikt dan vandaag al het geval is.

Kan de staatssecretaris deze werken toelichten? Zijn ze noodzakelijk en dringend? Waarom gebeuren ze in augustus en allemaal tegelijkertijd? Hoe zal overconcentratie op baan 25R vermeden worden?

24.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De uitbater van de luchthaven van Zaventem, de Brussels Airport Company, plant inderdaad onderhoudswerken aan de banen 07R/25L en 02/20 van 3 tot 28 augustus. Deze werken zijn praktisch een jaarlijks weerkerend gegeven en zijn noodzakelijk voor de veiligheid van het vliegverkeer.

Van 3 tot en met 18 augustus wordt de antisliplaag van de touchdown-zone van de baan 02 vervangen, waardoor de banen 02/20 en 07R/25L van 3 tot en met 10 augustus slechts verkort bruikbaar zijn. Van 10 tot en met 18 augustus zal de baan 02/20 volledig gesloten zijn, maar kan baan 07R/25L opnieuw volledig gebruikt worden.

Van 19 tot en met 28 augustus zal de asfaltlaag van de highspeed-exit nummer 2 van baan 25L worden vernieuwd, waardoor deze baan tijdelijk volledig afgesloten zal zijn.

Brussels Airport Company kiest ervoor om langdurige werken in augustus uit te voeren omwille van de goede weersomstandigheden en het lagere verkeersaanbod. Bovendien is dan de bouwvakantie ten einde. Belgocontrol zal de te gebruiken banen kiezen op basis van beschikbaarheid, weersomstandigheden, verkeersaanbod en de veiligheid. De hinder voor de omwonenden zal zo beperkt mogelijk worden gehouden, maar beperkte hinder tijdens een korte periode is onvermijdelijk. De omwonenden worden hierover ingelicht via de website van de luchthaven.

24.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Er zal dus inderdaad gewerkt worden aan banen 07R/25L en 02/20. De staatssecretaris zegt dat baan 07R/25L tussen 10 en 28 augustus volledig beschikbaar zal zijn, maar die baan wordt slechts uitzonderlijk gebruikt, omdat er geen taxibaan naast ligt. Deze baan is een reservebaan en biedt dus niet echt een oplossing. Ik vrees dat baan 25R in volle zomer nog meer zal worden gebruikt. Kan de staatssecretaris erop toezien dat het vastgelegde aantal werkdagen kan worden ingekort, eventueel door in dubbele shift te werken? Kan hij er ook op toezien dat baan 25R zoveel mogelijk wordt ontlast door verschillende andere banen maximaal te gebruiken?

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van het nieuwe baangebruik in Zaventem" (nr. 12676)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toepassing van het nieuwe beheersplan voor de geluidshinder" (nr. 12677)

De **voorzitter**: Vraag nr. 12677 van mevrouw Lalieux is omgezet in een schriftelijke vraag.

25.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het nieuwe baangebruik is nu een tiental weken van kracht. We zijn hier tegen omwille van de ongelijke windnormen, die zorgen voor een scheeftrekking ten voordele van een bepaalde zone. Bovendien zijn de rustige nachten die we tijdens de week hadden, weggevallen.

De gemeenteraad van Grimbergen heeft begin maart een motie aangenomen, die gesteund werd door de meerderheidspartijen Open Vld en CD&V. Ik zal de tekst overhandigen aan de heer Schouppe. De motie zet zich onder meer duidelijk af tegen de herconcentratie en vraagt dat de spreiding gegarandeerd zou blijven. Een eerste evaluatie is nodig. Beschikt de staatssecretaris over cijfers per zone over baan- en routegebruik overdag, 's nachts en in het weekend sinds de invoering van het plan? Zijn er vergelijkingen met de vorige periode? Hoe evalueert de staatssecretaris de cijfers zelf? Beschikt hij over cijfers per zone inzake de afgesproken vliegtuigvrije nachten in het weekend? Is dit naar wens verlopen of verloopt een en ander toch minder billijk dan gepland?

Er waren ook studies aangekondigd, die tegen de zomer tot resultaten moeten leiden. Wie voert die studies uit? Hoe luidt de opdracht? Wanneer zullen de studies afgerond zijn?

25.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De regering heeft op 19 december een plan goedgekeurd op basis waarvan reeds een aantal maatregelen werd uitgevoerd. Een nieuw banengebruik, waarbij meer dan in het verleden rekening wordt gehouden met de dominante winden, is van toepassing sinds 31 januari. Het uitgangspunt is nu de windrichting. Het ministerieel besluit dat het aantal nachtvluchten tot 16.000 beperkt, werd op 21 januari uitgevaardigd en is dit jaar reeds van toepassing. Vorige week werd het ministerieel besluit van kracht dat de stille nachten zonder opstijgingen in het weekend regelt. Het besluit is in werking getreden vanaf de publicatie, maar de slots die reeds waren toegestaan voor het IATA-zomerseizoen, blijven uiteraard toegekend.

De mogelijkheid die werd gecreëerd om administratieve sancties op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die de nieuwe reglementering niet naleven, is ook reeds van kracht. Een werkgroep onderzoekt momenteel de vluchtprocedures. Er wordt een voorontwerp van wet uitgewerkt om het exploitatiekader van de luchthaven vast te leggen.

Inzake windnormen is de procedure tot toewijzing van de offerteaanvraag voor de studie door onafhankelijke consultants bijna ten einde. In principe zal het gekozen consultancybureau dan zijn werk tegen het einde van deze maand aanvangen. Het gaat om een Duits bureau.

De studies over de vliegtuigprocedures en de windnormen moeten tegen eind september 2009 worden afgerond.

Een periode van drie maanden is onvoldoende om een correcte evaluatie te maken van het nieuwe banengebruik omwille van de wispelturigheid van de weersomstandigheden. Het baangebruik is ook onvoldoende om een echte evaluatie te maken van de geluidsoverlast. Om een correcte en relevante evaluatie te maken, moeten wij eigenlijk over de vluchtgegevens van een volledig jaar beschikken en dan de geluidscontouren berekenen.

Volgens een eerste vergelijking met de periode 2008 is de globale situatie voor alle inwoners verbeterd, voor een stuk omwille van de daling van de trafiek. Met de nieuwe normen die we hebben ingevoerd en de oriëntatie van de maatregelen die nog in de pijplijn zitten, zijn er reeds tal van maatregelen die een globale verbetering tot gevolg hebben. Dit is nog meer te merken tijdens de nacht. Ook daar is de daling van de trafiek voor het grootste gedeelte verantwoordelijk van de mindere geluidsoverlast.

25.03 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik blijf enorm op mijn honger zitten. Ik hoop dat ik schriftelijk meer informatie zal krijgen over de opdrachten die men gegeven heeft. Ik heb enkel een antwoord gekregen op mijn vraag over de timing.

Inzake evaluatie zegt de staatssecretaris dat de huidige situatie in het voordeel van iedereen is. Dit is echter een gevolg van een gedaalde trafiek door de economische crisis. Op een bepaald ogenblik zal de crisis voorbij zijn, waardoor er meer trafiek zal zijn. Er is pas een ernstige vergelijking mogelijk na een jaar, maar er is al een vergelijking gemaakt. Zouden wij die cijfers omwille van de transparantie kunnen vergelijken? Minister Anciaux maakte alles onmiddellijk na de invoering van zijn spreidingsplan bekend op zijn website. Ik dring aan op openheid.

Het is te gemakkelijk om te zeggen dat alles goed verloopt. Ik verwacht tegen het einde van de maand concrete cijfers zodat we een vergelijking kunnen maken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12678 van de heer Maingain wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De vergadering wordt gesloten om 17.44 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 38 sous la présidence de Mme Kattrin Jadin.

01 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'escorte de transports exceptionnels" (n° 11716)

01.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : Il était prévu que, dans le courant de cette année-ci, le secrétaire d'Etat arrête avec les Régions une nouvelle réglementation pour les transports exceptionnels. Ce qui importe surtout, c'est que l'escorte de transports exceptionnels ne devra plus être assurée exclusivement par la police mais pourra l'être aussi par des accompagnateurs agréés.

Où en est le projet d'arrêté royal relatif aux transports exceptionnels ? Quand pourra-t-il entrer en vigueur ? Quelles en sont les idées directrices ?

Cette escorte pourra-t-elle effectivement être assurée par des accompagnateurs agréés ? Quelle autorité sera responsable de la formation et de l'agrément de ces accompagnateurs ? Un consensus s'est-il déjà dégagé concernant le montant et la répartition des rétributions dues pour la délivrance des licences entre Régions ? Les organisations professionnelles ont-elles été associées aux travaux préparatoires de ce projet ?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les discussions les plus récentes consacrées au projet d'arrêté royal relatif à la circulation de convois exceptionnels et à l'accord de coopération avec les Régions portant sur l'organisation de ces convois remontent à la réunion du groupe de travail intercabinets du 6 février 2009. Les textes ont ensuite été communiqués aux Régions, à charge pour ces dernières de rendre un avis dans les trente jours. N'ayant toujours rien reçu de leur part, je leur ai adressé un rappel.

Le projet entrera en vigueur après la publication au *Moniteur belge*, à une date non encore définie. Il comprend des dispositions relatives à la demande et à la délivrance des autorisations contre paiement d'une redevance, à l'équipement de sécurité des véhicules, à l'escorte et à la participation à la circulation, notamment en ce qui concerne les panneaux et les conditions de circulation.

L'accompagnement sur l'ensemble du trajet pourra en effet être assuré par des sociétés privées. Une escorte par les services de police locaux pourrait rester nécessaire pour les manoeuvres dangereuses telles que la traversée de la berme centrale ou la circulation à contre-sens.

C'est la raison pour laquelle cet arrêté prévoit qu'une formation sera dispensée en vue de l'agrément d'une aptitude professionnelle de coordinateur du trafic et d'accompagnateur de transports exceptionnels. La police fédérale en est elle-même demandeuse. Cet arrêté royal sera présenté et signé par le ministre de l'Intérieur. Un groupe de travail composé d'experts du service Transports exceptionnels, des services de police et du secteur de l'escorte privée discute actuellement du contenu le plus adéquat de cette formation. La question de savoir qui devra dispenser cette formation n'est pas encore tranchée, la conclusion d'un accord de coopération y afférent étant conditionnée aux conclusions de ce groupe de travail.

Lors de la dernière réunion intercabinets, les Régions ont été informées du montant des rétributions qui s'élèvera respectivement à 100, 150 ou 200 euros. Il a été décidé que les autorités fédérales et régionales pourront fixer elles-mêmes le montant de leurs rétributions. Le projet d'arrêté royal prévoit que les rétributions fédérales se monteront respectivement à 75, 113 ou 150 euros. Les Régions pourront fixer le montant d'un supplément.

Depuis le début des négociations, dans les années 90, les organisations professionnelles ont toujours été invitées à participer à la préparation des textes des propositions et de l'accord de coopération. En 2005, le gouvernement fédéral a organisé trois rencontres avec les organisations professionnelles et deux avec les Régions. Depuis lors, aucune adaptation digne de ce nom n'a été opérée, à l'exception des dispositions d'accompagnement discutées le 12 février 2008 avec les organisations professionnelles, les services de police, la Région flamande et le SPF.

01.03 Hilde Vautmans (Open Vld) : Avec quelques collègues, j'ai déposé une résolution. Je constate que nous sommes sur la bonne voie. Il est important, étant donné qu'il va arrêter de travailler dans peu de temps, que le gouvernement flamand donne rapidement une suite au rappel et qu'il communique son avis dans les deux semaines.

Il est très important aussi que les sociétés qui assurent l'accompagnement soient informées. Sont-elles également impliquées dans les négociations ?

Le transport dépasse les frontières des Régions et des Communautés, ce qui amène le niveau fédéral à jouer un rôle de coordination.

01.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les organisations professionnelles étaient bel et bien présentes lors des négociations les plus récentes et sont au courant des formalités de la décision. Les personnes concernées auront toutefois encore davantage de certitude si les ministres régionaux compétents fournissent une réponse. Espérons qu'ils le feront encore ce mois-ci, afin que les travaux puissent être poursuivis au niveau fédéral.

01.05 Hilde Vautmans (Open Vld) : L'Open Vld soutient le secrétaire d'État à ce sujet, mais je lui fournirai néanmoins ma proposition de résolution.

L'incident est clos.

01.06 La présidente : La question n° 11201 de M. Destrebecq est transformée en question écrite.

02 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réduction du taux d'alcool autorisé dans le sang pour certaines catégories de conducteurs" (n° 11608)

02.01 Valérie De Bue (MR) : Dans votre note de politique générale, vous mentionniez le projet de faire passer le taux d'alcool autorisé dans le sang à 0,2 g pour 1000 pour les conducteurs ayant leur permis depuis moins de deux ans.

Cette mesure ne fait pas l'unanimité, même si elle est soutenue par les États généraux de la sécurité routière, par l'IBSR ainsi que par des associations européennes. Or, des groupes politiques de la majorité et de l'opposition ne sont pas persuadés de son bien-fondé. Le passage de 0,2 à 0,5 g pour 1000 après une certaine expérience de conduite pourrait être perçu comme du laxisme face à l'alcool au volant et n'est pas motivant. Nous sommes donc interloqués, tout en étant prêts à discuter de cette proposition.

Existe-t-il des expériences comparables dans d'autres pays européens ? Est-ce une bonne idée de prendre des mesures en fonction de catégories ? Des discussions ont-elles déjà eu lieu au gouvernement ? Le Conseil d'État a-t-il été consulté ? Un expert en sécurité routière indiquait qu'une mesure qui n'est pas acceptée socialement peut se révéler peu efficace. Or cette mesure ne fait pas l'objet d'un consensus. Comptez-vous la maintenir ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je suis persuadé du bien-fondé de cette proposition, études et expériences européennes à l'appui. Mais je n'en fais pas une fixation ! Je m'efforcerai d'obtenir une acceptation sociale de cette mesure destinée à mieux protéger les jeunes. D'autres mesures font partie de mon objectif de réduire la mortalité des jeunes sur nos routes, comme une meilleure formation à la conduite et l'introduction des tests pour contrôler l'usage de drogues au volant. J'espère introduire au

Parlement le projet de loi pour l'ensemble de ces mesures le mois prochain encore.

Nous devons tous prendre nos responsabilités en prenant les mesures adéquates pour réduire le nombre d'accidents graves où les jeunes sont surreprésentés aujourd'hui. Il n'existe pas beaucoup d'autres solutions. La question est posée, mais il n'y aura pas de décision si cette mesure n'est pas acceptée socialement.

02.03 Valérie De Bue (MR) : On sent bien votre volonté de concertation. Cette mesure est-elle déjà développée à l'étranger ?

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : L'idée ne vient pas de chez nous. Ce sont les instances supranationales qui ont soulevé le problème. Par ailleurs, une directive européenne nous invite à une plus grande sévérité en ce qui concerne les conducteurs débutants.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rapport intermédiaire sur l'accident Kalitta Air du 25 mai 2008" (n° 10946)

03.01 Karine Lalieux (PS) : Le rapport intermédiaire sur l'accident de l'avion Kalitta Air établit plusieurs recommandations parmi lesquelles la possibilité d'améliorer l'efficacité du *Runway End Safety Area* (RESA) par l'utilisation d'un système *Engineered Material Arresting System* (EMAS) et le renforcement de l'unité de contrôle aviaire.

Quand pourrons-nous avoir le rapport final de l'unité d'investigation sur les accidents aériens ? Les recommandations du rapport intermédiaire sont-elles déjà à l'examen par les parties concernées ?

Présidente : Mme Valérie De Bue.

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La publication du rapport final est prévue pour mai prochain. Quant aux recommandations, y compris celles visant l'EMAS, la direction générale Transport aérien (DGTA) est chargée de les examiner et d'y donner suite. En outre, la DGTA a insisté par écrit auprès de Brussels Airport Company pour qu'elle renforce son « *bird control unit* ». Cette mesure devrait être mise en place avant la fin du mois de mai et fera l'objet d'un suivi par la DGTA. Elle sera analysée et discutée avec les Régions concernées.

03.03 Karine Lalieux (PS) : Je suivrai de près la mise en place des différentes recommandations.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'annulation de l'interdiction de dépassement des camions sur les autoroutes belges" (n° 11644)

04.01 Kattrin Jadin (MR) : Le 1^{er} janvier 2008, l'interdiction de dépassement pour les camions est entrée en vigueur sur les autoroutes à deux voies. C'est une bonne initiative mais il semblerait que sa mise en pratique soit rendue difficile, notamment au niveau des sanctions. Vous avez indiqué que cette interdiction n'allait être effective que pour certaines bandes d'autoroutes particulièrement dangereuses. Dans combien de temps cette mesure sera-t-elle d'application ? Cette limitation est-elle due à la difficulté de mettre en place une répression efficace ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La Commission fédérale pour la sécurité routière a pris connaissance le 9 mars dernier de l'avis donné par le groupe de travail « poids lourds ». Le compte rendu de cette réunion n'est pas encore disponible.

Sur la base de ce qui a été dit à la commission, il semble qu'on soit plutôt favorable à un retour à l'ancien système, semblable à ce qui est d'application dans les autres pays européens. Je dois encore en discuter avec les Régions car elles sont responsables de la signalisation.

J'ai une préférence pour des panneaux à message variable. Pour ce qui est de la problématique des

contrôles de police, nous souhaiterions remplacer les contrôles visuels par des contrôles automatisés à l'aide de caméras.

04.03 Kattrin Jadin (MR) : La mesure prise par la Belgique visant une interdiction totale plutôt que partielle était très audacieuse. Nous espérons qu'elle sera mise en place de manière adéquate. Le jeu des Régions fera certainement de vous un des fédérateurs pour coordonner cette mesure. L'instauration de contrôles beaucoup plus automatisés permettra d'être beaucoup plus efficace. La formation politique à laquelle j'appartiens espère vraiment que ce suivi se fera dans les délais les plus brefs.

L'incident est clos.

04.04 La présidente : La question n° 11861 de M. Dallemagne est retirée.

05 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation du prix de la formation de pilote d'avion de tourisme" (n° 11861)

05.01 Patrick De Groote (N-VA) : La Direction générale Transport Aérien (DGTA) a l'intention d'imposer certaines mesures qui sont préoccupantes. À la suite de questions posées par mes collègues Laeremans et Van Biesen concernant l'augmentation très sensible des tarifs appliqués à l'aviation de tourisme, le secrétaire d'État s'est dit mécontent de l'étude préliminaire et a déclaré qu'il ne fallait pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Il a promis d'examiner si les clubs d'aviation de tourisme ne risquaient pas, de ce fait, de déménager vers des aéroports étrangers.

Le secrétaire d'État dispose-t-il déjà de données chiffrées ? Les aspirants pilotes s'en iront-ils à l'étranger ? Le secrétaire d'État tiendra-t-il compte du fait que les restrictions imposées en ce qui concerne les très jeunes aviateurs pourraient avoir pour effet à long terme de brider l'émergence de pilotes professionnels ? Les prix seront adaptés au coût réel. Mais comment sera calculée la structure de ce coût ? Une baisse éventuelle des demandes sera-t-elle prise en considération ?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Les résultats définitifs de l'enquête sur l'exode possible des clubs d'aviation et des aspirants-pilotes vers l'étranger ne sont pas encore disponibles.

Dans le cadre de l'étude, une comparaison est effectuée avec les tarifs en vigueur aux Pays-Bas et en France. Dans la mesure du possible, l'on y examine aussi les tarifs d'application en Suisse, en Irlande et au Royaume-Uni. La DGTA fixera un tarif dont elle aura la certitude qu'il est du même ordre que celui des autres pays, de manière à prévenir toute discrimination.

La proposition de la DGTA suggère également de réduire les tarifs des examens et des permis pour l'aviation privée. Nous souhaitons éviter, en effet, de voir nos pilotes émigrer vers l'étranger.

Le nouveau système de rétribution permettra, autant que possible, de répercuter sur les utilisateurs les coûts des services assurés par la DGTA, tout en tenant compte des tarifs appliqués à l'étranger. Quant au nombre de prestations à fournir, le système se fondera sur des estimations.

05.03 Patrick De Groote (N-VA) : Il est indispensable d'éviter que le niveau excessif des tarifs appliqués dans notre pays pousse les pilotes à se former à l'étranger. Je me félicite d'apprendre que les tarifs en vigueur dans les pays voisins seront pris en considération.

L'incident est clos.

06 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'exode administratif de la navigation de plaisance belge pour des raisons fiscales" (n° 11871)

06.01 Patrick De Groote (N-VA) : De nombreux pays européens – tels que la France, l'Espagne et l'Italie – appliquent un taux de TVA plus favorable que la Belgique pour le secteur des navires de plaisance. Il en résulte que bon nombre de nos compatriotes achètent un bateau de plaisance par exemple en France ou en Belgique par l'intermédiaire d'une société de leasing ou de financement française, afin que l'achat soit

exonéré de TVA. L'État belge perd ainsi des recettes importantes de TVA mais aussi des recettes pour la délivrance de lettres de pavillon, de lettres de mer, de plaques d'immatriculation et de taxe de mise en circulation.

La Belgique est en revanche un pays attrayant pour l'obtention d'un brevet de navigation, de sorte que de nombreux Français naviguent sous pavillon belge.

Existe-t-il des statistiques du nombre de propriétaires belges d'un navire de plaisance avec lettre de pavillon ou plaque d'immatriculation étrangère ? Combien de plaisanciers domiciliés à l'étranger naviguent sous pavillon belge ?

Les tarifs actuellement en vigueur dans notre pays pour les documents relatifs à la navigation de plaisance seront-ils soumis à une évaluation ?

Une concertation sera-t-elle organisée avec le ministre des Finances en ce qui concerne le taux de TVA dans le secteur de la navigation de plaisance ?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le SPF Mobilité et Transport ne dispose d'aucun instrument pour déterminer le nombre de Belges propriétaires d'un bateau de plaisance naviguant sous lettre de pavillon ou immatriculation étrangère. Les systèmes d'enregistrement ne sont du reste pas les mêmes dans tous les pays.

Sur les 23.186 lettres de pavillon délivrées en Belgique, 16 % ont été octroyées à des étrangers, dont 3.396 Français et 315 autres. Ce chiffre ne comprend pas les étrangers domiciliés dans notre pays, puisqu'ils demandent en principe les documents à l'administration belge.

Le prix de la plaque d'immatriculation est indexé automatiquement et s'élève actuellement à 35 euros. Le prix de la lettre de pavillon n'est pas indexé automatiquement et s'élève, depuis 1999, à 50 euros. Ces tarifs ne peuvent pas, à mon sens, constituer une raison de ne pas demander l'immatriculation dans notre pays. Ceux qui partent à l'étranger pour ne pas payer de telles sommes, peuvent partir s'ils le souhaitent !

Une concertation avec le ministre des Finances concernant les tarifs TVA applicables à la navigation de plaisance est envisageable mais ne relève actuellement pas des priorités.

06.03 Patrick De Groote (N-VA) : Les frais relatifs à l'achat et à l'immatriculation des embarcations de plaisance ne sont pas aussi modiques que le secrétaire d'État le laisse entendre.

L'incident est clos.

07 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles plaques d'immatriculation européennes" (n° 11881)

07.01 Patrick De Groote (N-VA) : Dispose-t-on déjà de résultats de l'étude annoncée par le secrétaire d'État en octobre 2008 concernant l'instauration d'une plaque d'immatriculation uniformisée à l'échelle européenne dans notre pays ? Lors de la création, l'an passé, du nouveau système basé sur une suite de trois chiffres et trois lettres, le secrétaire d'État a tempéré l'idée d'instaurer un modèle normalisé en Belgique.

Dès avril 2009, les Gallois et les Bretons pourront faire placer leur propre drapeau sur les plaques d'immatriculation européennes.

Le secrétaire d'État envisage-t-il l'instauration d'une plaque d'immatriculation européenne en Belgique en 2010 ? Quel serait le coût de cette mesure pour les pouvoirs publics belges ? Le secrétaire d'État envisage-t-il la possibilité d'apposer le drapeau flamand, wallon ou bruxellois sur les plaques européennes ?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je reste convaincu que nous devons participer à l'harmonisation européenne des plaques d'immatriculation : Bruxelles est la capitale de l'Europe et la Belgique assurera la présidence de l'Union au cours de la seconde moitié de 2010.

La question est encore en phase d'étude et nous travaillons actuellement sur le format, les couleurs, la composition des lettres et des chiffres – les combinaisons possibles semblent en effet toujours s'épuiser plus vite que prévu – ainsi que sur les modalités d'introduction. Les nouvelles plaques ne s'appliqueront-elles qu'aux nouvelles immatriculations ou également aux voitures déjà en circulation ? Enfin, nous devons également réfléchir à la manière de couvrir le surcoût.

Il est impossible d'estimer l'importance du surcoût tant que ces modalités ne seront pas définies. Une chose est certaine : ces coûts seront intégralement à la charge du pouvoir fédéral. Les plaques d'immatriculation étant gratuites, l'administration fédérale n'enregistre aucun revenu en contrepartie de leur fabrication et de leur délivrance puisque la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation sont aujourd'hui régionalisées.

La plaque d'immatriculation européenne portera le symbole européen et les lettres du pays d'origine. Je ne vois pas en quoi d'autres symboles peuvent apporter une plus-value. Il doit y avoir suffisamment de place pour que les lettres et les chiffres restent lisibles.

07.03 Patrick De Groote (N-VA): En fait, ma proposition offre une solution au problème du tarissement trop rapide des possibilités de combinaison. Toutes les combinaisons pourraient, en effet, être utilisées trois fois – une fois dans chaque Région.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les délais d'attente pour passer le permis de conduire pratique en filière libre" (n° 11920)

08.01 Valérie De Bue (MR) : À Bruxelles, les délais pour le permis de conduire pratique en filière libre s'allongent : les listes d'attente placent les candidats inscrits début mars au mois de juin. De tels retards peuvent constituer un frein pour les candidats en recherche d'un emploi et les empêcher de postuler avec tous les atouts nécessaires.

L'origine de ces retards serait la réforme de l'apprentissage à la conduite. Votre prédécesseur a favorisé la filière libre au détriment des auto-écoles. Victime de son succès, cette filière se trouve désavantagée en termes de délai. En outre, il y a trop peu d'examineurs qui ont en charge un nombre trop important d'élèves.

Confirmez-vous ces retards ? Quelles en sont les causes et comment comptez-vous les résorber ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : J'espère que les délais d'attente pour la filière libre à Bruxelles, actuellement de deux à trois mois, diminueront rapidement, car les deux centres d'examen concernés ont engagé des examinateurs supplémentaires (cependant, la procédure de recrutement de ceux-ci est longue).

À la suite de la réforme de M. Landuyt, plus de candidats de la filière libre se présentent à l'examen sans répondre aux conditions d'accès. Il faut dès lors les refuser et prévoir un nouveau rendez-vous, ce qui entraîne des retards.

L'engagement d'examineurs supplémentaires devrait permettre de rattraper ces retards.

Il a aussi été demandé aux centres d'examens de prendre des mesures administratives pour permettre une meilleure programmation des examens.

08.03 Valérie De Bue (MR) : La situation sur le terrain est interpellante. Résorber ce retard au plus vite permettra à de nombreuses personnes d'utiliser leur permis et d'être mieux opérationnelles sur le marché de l'emploi.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la révision de la directive Eurovignette et l'instauration d'une redevance kilométrique intelligente" (n° 11952)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : La directive relative à l'Eurovignette pour les poids lourds a récemment été révisée, ce qui constitue une étape importante en vue de l'instauration d'une redevance kilométrique intelligente et donc d'une mobilité durable.

Étant donné que le secrétaire d'État s'est engagé à rendre possible l'instauration d'une telle redevance kilométrique intelligente, je souhaiterais connaître l'état d'avancement du dossier. Le secrétaire d'État sait-il déjà quand la redevance pourrait être instaurée ? Les Régions sont-elles sur la même longueur d'onde en ce qui concerne ce système ? Une concertation a-t-elle lieu avec les Pays-Bas qui sont également partisans d'une redevance kilométrique intelligente ?

Dans l'intervalle, le secrétaire d'État incitera-t-il les Régions à inclure à partir de 2012 également les coûts environnementaux dans la redevance, comme il sera possible de le faire grâce à la révision de la directive relative à l'Eurovignette ?

Une concertation a-t-elle lieu à ce sujet avec les Régions ?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : À ma connaissance, la directive relative à l'Eurovignette n'a pas encore été révisée. Cette révision fait l'objet d'une procédure de codécision. Bien que le Parlement européen ait adopté en première lecture le 11 mars 2009 un texte amendant la directive, la discussion est encore en cours au sein du Conseil. Étant donné que la révision ne fait absolument pas l'unanimité, celle-ci est encore loin d'être acquise.

J'avais proposé aux Régions d'aborder la redevance kilométrique intelligente dans le cadre de la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications du 21 avril 2009 mais j'ignore si cette réunion aura lieu. Tandis qu'elles préparaient son ordre du jour, les trois Régions ont fait savoir qu'elles ne jugeaient pas ce dossier suffisamment mûr et souhaitaient en ajourner le traitement jusqu'à l'automne.

Je partage les préoccupations de M. Van den Bergh. Quoique nous ayons déjà tenté, avec les Pays-Bas, de trouver une solution à l'échelon du Benelux, ce dossier semble également avoir du plomb dans l'aile chez nos voisins du nord puisqu'eux aussi veulent le reporter jusqu'à la fin de l'année. Compte tenu du taux d'occupation sur nos routes, la redevance kilométrique intelligente est la meilleure solution mais il ne suffit pas que l'État fédéral y soit favorable pour qu'elle puisse être instaurée.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : J'espère que les exécutifs régionaux se ressaisiront de ce dossier durant la prochaine législature régionale.

Notre pays adhère-t-il au texte approuvé par le Parlement européen ? Quel est exactement le point de vue du gouvernement ?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*En néerlandais*) : Le texte adopté par le Parlement européen rejoint notre position. Au Conseil européen, l'on recherche toujours un compromis. Dans certains dossiers, nous devons mettre de l'eau dans notre vin pour trouver une solution qui épouse notre point de vue. Les États membres qui sont géographiquement situés dans le centre de l'Union européenne et qui pâtissent le plus du transport de transit en sont partisans, contrairement aux États membres périphériques qui veulent évidemment effectuer un maximum de transports sans que ça leur coûte trop cher.

L'incident est clos.

10 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du triangle de sécurité sur autoroute" (n° 11966)

10.01 David Lavaux (cdH) : Comme la Belgique, la France a rendu obligatoire l'utilisation du triangle de sécurité en cas de panne ou d'accident. Cependant, l'association des sociétés françaises d'autoroutes déconseille l'utilisation du triangle de sécurité sur la bande d'arrêt d'urgence, en raison des dangers liés au déplacement d'un piéton à cet endroit. Face à la polémique, le secrétaire d'État français aux Transports est prêt à revoir la mesure. Quel est votre avis à ce sujet ? Ne serait-il pas opportun d'étudier la dangerosité de l'utilisation du triangle de sécurité sur autoroute ?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La position des deux sociétés françaises d'autoroutes n'est pas illogique, puisqu'on conseille généralement au conducteur d'un véhicule en panne sur la bande d'arrêt d'urgence de se déplacer de l'autre côté de la glissière de sécurité. Il faut mettre en balance l'utilité du triangle pour éviter les accidents et les risques encourus par le conducteur pour placer ce triangle. Je n'ai connaissance d'aucune étude à ce sujet, mais je demanderai son avis à la police fédérale de la route.

10.03 David Lavaux (cdH) : Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à cette problématique. Je souhaiterais pouvoir prendre connaissance des données qui vous parviendront à ce propos.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'obtention du permis de conduire en prison" (n° 11204)

11.01 David Geerts (sp.a) : Les détenus ont la possibilité de suivre certains cours en prison et d'y acquérir certaines aptitudes pouvant s'avérer utiles au sortir de la prison. La détention d'un permis de conduire constitue une bonne base dans l'optique d'une réinsertion professionnelle. De nombreux détenus sont d'ailleurs intéressés par l'examen théorique du permis de conduire. Le meilleur scénario consisterait pour eux à pouvoir passer l'examen de conduite théorique en prison.

Une collaboration avec le GOCA (Groupement des Entreprises agréées de Contrôle Automobile et du Permis de Conduire) est-elle envisageable en vue de l'organisation de ces examens ?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'examen de conduite théorique doit être effectué dans l'un des centres d'examen désignés, mais après le projet « *rijbewijs op school* » (avoir son permis à l'école) du gouvernement flamand, la réglementation fédérale a été adaptée afin que l'examen puisse également être organisé dans les écoles secondaires. D'un point de vue technique, il est également possible d'organiser cet examen en prison, mais il faut dans ce cas pouvoir garantir la sécurité des personnes qui organisent l'examen. Si elles le jugent opportun, les autorités compétentes – la Communauté flamande et/ou le département de la Justice – devront prendre une initiative. Il convient dès lors de prendre des dispositions en ce qui concerne les coûts. Les coûts liés au projet « *rijbewijs op school* » sont entièrement supportés par les autorités flamandes. Si toutes ces conditions sont satisfaites, la réglementation peut être adaptée.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aménagement de zones de rencontre" (n° 11925)

12.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Depuis le 1^{er} janvier 2004, il est possible de créer des zones de rencontre, c'est-à-dire des aménagements de type « zone résidentielle » dans des noyaux urbains multifonctionnels.

Alors que ces zones se multiplient à l'étranger, pas une seule n'a été aménagée en Belgique à ce jour. Il semble que les projets soient arrêtés en raison d'une possible contradiction avec la circulaire ministérielle relative aux zones résidentielles du 23 juin 1978.

N'est-il pas urgent d'abroger cette circulaire ou de la remplacer par un texte qui ne soit plus en contradiction avec le Code de la rue ?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La mesure que vous évoquez à été prise par une ministre des Transports membre de votre parti. Elle n'a jamais été appliquée. Est-ce faute de mesures d'exécution ou faute d'intérêt de la part des gestionnaires de voirie ? Il me semble que si elle était nécessaire, les communes et les Régions l'appliqueraient en dépit de la circulaire ministérielle.

J'ai demandé à mon administration les options possibles en ce qui concerne l'avenir et le développement de ces zones de rencontre, sur la base notamment d'une consultation des Régions et des associations de villes et communes. Si cela s'avère nécessaire, j'envisagerai d'établir une nouvelle version de la circulaire de 1978.

12.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Votre réponse me satisfait pleinement.

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Ce n'est pas une promesse formelle. Je souhaite l'avis des Régions ainsi que des villes et communes sur l'opportunité de conserver deux circulaires de portée similaire.

12.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : J'espère que vous nous informerez des suites de ce dossier et que ces zones de rencontre pourront être réalisées.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la limitation du cabotage libre à partir du 1^{er} mai 2009" (n° 12007)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Dans une réponse à une question antérieure, le secrétaire d'État a déclaré que les pays du Benelux se sont déjà fait taper sur les doigts par l'Europe à cause du traitement de faveur existant en matière de cabotage. Une nouvelle directive européenne rend ce traitement de faveur impossible. Le parlement du Benelux a approuvé une motion visant à maintenir malgré tout le libre cabotage. Le secrétaire d'État a répondu que malheureusement la directive ne le permettait pas, mais qu'il restait résolument partisan du libre cabotage. Lorsqu'en mars, il est apparu que la Belgique allait introduire la limitation du cabotage plus rapidement que nécessaire, l'affaire a fait grand bruit.

Entre-temps, un accord aurait pourtant été conclu sous l'impulsion du ministre néerlandais pour maintenir le libre cabotage au sein du Benelux. Le secrétaire d'État peut-il le confirmer et nous donner de plus amples explications à ce sujet ?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je suis et je reste un fervent partisan du libre cabotage dans toute l'Europe car, en évitant le retour de camions circulant à vide, nous favorisons la mobilité durable. Il était cependant nécessaire d'intervenir dans la mesure où la réglementation sociale était contournée.

Les effets de la crise économique sur le secteur des transports sont très importants et il convient dès lors de prendre à court terme des mesures tendant à éviter toute perturbation du marché. De nombreux Etats membres ont imposé des limitations en matière de fret de retour et nous devons donc également en tenir compte en Belgique. Les mesures que je prends sont urgentes étant donné que la législation sociale est contournée et que la concurrence est ainsi faussée. Elles sont la conséquence de l'accord intervenu au niveau européen pour limiter le cabotage à trois transports dans les sept jours qui suivent un transport international.

Lorsque la mesure a été rendue publique, le ministre néerlandais a réagi. J'ai abordé avec lui la question d'une dérogation pour les pays du Benelux sur la base de l'article 306 du traité européen. Elle a été accordée sur la base du Traité Benelux et dans l'optique de la poursuite de la libéralisation et de l'intégration au sein du Benelux. Je me suis concerté dans l'intervalle avec mes collègues néerlandais et luxembourgeois et nous avons donc convenu de considérer le Benelux comme une seule entité en matière de cabotage.

Bien que ce soit contraire à mes principes de base, il est inacceptable que le secteur belge des transports doive payer la facture de la limitation du libre cabotage dans d'autres pays pour des transporteurs belges. Si celui-ci est limité pour nos chauffeurs routiers dans d'autres pays, il doit en être de même dans notre pays pour les chauffeurs de camions étrangers. Une exception n'est consentie qu'au sein du Benelux.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Un chemin considérable doit encore être parcouru en matière d'harmonisation européenne, mais en ce qui concerne le Benelux, un bon accord a été conclu.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le crash aérien au-dessus de Bruxelles évité de justesse le mercredi 18 mars dernier" (n° 12054)
- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le survol à basse altitude de Bruxelles par un 747" (n° 12078)
- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident aérien évité de justesse à Zaventem" (n° 12095)
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'incident au-dessus de Bruxelles le mercredi 18 mars 2009" (n° 12099)

La **présidente** : Les questions n^{os} 12078 de M. Baeselen et 12095 de M. Van Biesen sont transformées en questions écrites.

14.01 Georges Dallemagne (cdH) : Ma question porte sur l'incident intervenu le 18 mars. De nombreux habitants de Bruxelles ont été sidérés de voir un Jumbo Jet passer à très basse altitude, à un point tel qu'on pouvait voir distinctement l'immatriculation. D'après les informations données aux riverains, cet avion devait atterrir sur la fameuse et controversée piste 02 mais il était trop près d'un petit avion qui atterrissait devant lui. La tour de contrôle lui a donc ordonné de faire ce qu'on appelle un *overshoot*. Il a donc remis les gaz. Le vent ne justifiait pas l'utilisation de la piste 02. Un risque important a donc été pris. Les autorités aéroportuaires ont d'abord cherché à minimiser cet incident. Êtes-vous d'avis qu'il s'agit d'un incident mineur ? L'idée d'ouvrir une enquête indique plutôt qu'il est sérieux. Pour quelles raisons la piste 02 était-elle encore utilisée ? Qui a donné instruction à Belgocontrol de l'utiliser ? Quelles suites votre cabinet a-t-il réservées à cet incident ?

14.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : J'ai déjà posé une question le 16 mars sur des décollages le 1^{er} mars par la piste 20 au lieu de la piste 25R. Vous aviez alors répondu qu'il y avait eu erreur humaine, que Belgocontrol avait procédé à une enquête et que cette erreur n'avait pas eu de conséquences sur la sécurité (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 493, p. 14 & 15). Quelques jours après a lieu ce nouvel incident beaucoup plus grave car il aurait pu tourner au drame. Je rappelle aussi que le dernier rapport annuel de Belgocontrol révèle que le nombre d'incidents aériens augmente légèrement ces dernières années, bien que les chiffres de 2008 n'y figurent pas.

Quels sont les éléments en votre possession sur l'incident du 18 mars ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour éviter de tels incidents incompréhensibles ? Quand aurez-vous le nombre des incidents pour l'année 2008 ?

14.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le 18 mars, la piste 02 a été utilisée pour les atterrissages et ce conformément aux instructions qui prévoient de tenir compte des prévisions de vent.

La remise de gaz du Boeing 747 le 18 mars était liée à sa proximité avec un avion d'affaires. Cette manœuvre ne constitue pas un incident : la sécurité aérienne n'a jamais été mise en péril.

14.04 Georges Dallemagne (cdH) : Le nœud du problème réside dans le maintien de l'instruction de M. Anciaux qui a imposé la prise en compte des prévisions et non plus des mesures réelles de vent pour établir les pistes à utiliser. Pourquoi ne pas en revenir à la situation d'avant les instructions de M. Anciaux ?

S'agissant du Boeing 747, une telle manœuvre pourrait être évitée si les exigences en termes de rapidité d'atterrissage étaient moindres. Ce serait plus facile avec la 25, puisqu'elle comprend deux pistes.

14.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je partage assez bien les considérations de mon collègue sur la surexploitation de la piste 02/20. En ce qui concerne la manœuvre du Boeing, comment est-il possible que ces deux avions aient pu voler à si peu de distance l'un de l'autre ? Nous avons failli assister à

un crash ! Les procédures d'atterrissage posent problème. Vous devriez en parler à Belgocontrol.

14.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Belgocontrol ne pilote pas les avions. Il s'agissait de mettre en place une procédure suite au constat d'une vitesse relative et d'une distance inappropriées entre deux avions. En ce qui concerne les capacités de l'aéroport, je vous rappelle que j'ai proposé d'installer l'ILS sur la piste 07. Nous œuvrons moyennant les possibilités techniques qui sont à notre disposition. (*Interruptions*)

Madame la présidente, il s'agit ici d'un échange entre l'exécutif et le législatif : il ne peut y avoir aucune intervention de tiers.

14.07 Georges Dallemagne (cdH) : On utilise une piste alors que rien ne le justifie.

L'incident est clos.

14.08 La présidente : La question n° 12070 de Mme Lejeune est reportée.

15 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conducteurs qui circulent sans permis de conduire" (n° 12133)

15.01 Valérie De Bue (MR) : J'ai été interpellée après un drame impliquant une personne qui conduisait sans permis de conduire. La presse a fait état d'une estimation de cent mille personnes qui conduiraient sans titre valable. Suivant une étude datant de 2000, huit mille conducteurs aurait fait l'objet d'un procès-verbal pour ne pas être en possession d'un permis valable. Confirmez-vous ces chiffres ? Disposez-vous de données plus récentes ? Quel est le nombre de procès-verbaux dressés l'année dernière pour conduite sans un permis valable ? Existe-t-il des contrôles spécifiques pour faire face à cette problématique ? Quelles sont les dispositions envisagées pour lutter contre ce phénomène ?

15.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je déplore évidemment les faits que vous évoquez. Le phénomène *joy riding* n'est pas nouveau : des jeunes s'emparent des clefs de la voiture de leurs parents pour rouler pour le *fun*. Je ne peux juger si le phénomène croît. Les accidents restent rares et le risque d'être contrôlé est marginal. Il n'existe pas de statistiques distinctes à ce sujet.

15.03 Valérie De Bue (MR) : Sur le plan des chiffres, des dispositions sont-elles prises ?

15.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Pareilles statistiques ne sont pas tenues séparément.

15.05 Valérie De Bue (MR) : Il faudrait réfléchir à des mesures à ce sujet.

L'incident est clos.

16 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en œuvre du ciel unique européen" (n° 12288)

16.01 David Lavaux (cdH) : Les pays de l'Union européenne vont être tenus à des objectifs de performance pour rendre les vols plus courts et moins chers dans le ciel européen grâce à une meilleure organisation du trafic.

En 2002, l'Union européenne avait donné son feu vert à un projet de ciel unique européen. Elle vient d'y ajouter des objectifs contraignants. Chaque pays va soumettre de tels objectifs nationaux à la Commission européenne, qui pourra exiger qu'ils soient plus ambitieux.

Quels sont les objectifs de sécurité, de capacité de l'espace aérien, de réduction de coûts et de protection de l'environnement qui seront soumis par la Belgique à la Commission ? Une implémentation rapide des nouvelles technologies de gestion du trafic aérien est-elle envisageable dans notre pays ? Quelle est par

ailleurs la position des Régions ? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu ?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La Belgique a signé le 23 octobre 2008 à Bordeaux une déclaration commune d'intention portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel entre l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, dénommé FABEC.

Les signataires ont formulé les objectifs ambitieux suivants :

- un niveau de sécurité accru malgré la croissance du trafic aérien civil ;
- quant à la capacité, la satisfaction de la demande du trafic aérien civil avec une augmentation du trafic attendue de l'ordre de 50 % entre 2005 et 2018 ;
- une réduction globale d'un quart des coûts unitaires moyens sur les dix prochaines années et également une baisse des coûts de gestion du trafic aérien militaire ;
- une réduction considérable de l'impact par vol sur l'environnement grâce à l'amélioration des routes, des profils de vol et la réduction des distances de vol en cohérence avec les programmes européens majeurs.

Le projet européen SESAR est très ambitieux. Il s'étale en trois phases. La première, la phase de définition du projet, s'est clôturée le 30 mars dernier avec l'adoption d'un *master plan* par le Conseil européen des Transports. La deuxième phase, la phase de développement, courra jusqu'en 2013 pour un déploiement de la nouvelle technologie prévu entre 2014 et 2020. La Belgique s'inscrit dans ce programme et prépare d'ores et déjà sa mise en œuvre selon le planning prévu.

En ce qui concerne votre troisième question, une association des Régions sera organisée pour autant que la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles l'impose. À ce stade, les Régions n'ont pas exprimé d'opinion à ce sujet.

Président : M. David Geerts.

16.03 David Lavaux (cdH) : Il est heureux de voir que la Belgique s'est inscrite dans la déclaration commune de Bordeaux comme dans le programme SESAR. C'est une façon simple de réaliser des économies d'énergie et de promouvoir un environnement plus sain.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les radars aux passages à niveau" (n° 12324)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : En février 2009, les premiers radars ferroviaires ont été installés en Flandre. Ce projet pilote a pour objectif de recourir aux radars automatiques pour faire diminuer le nombre d'accidents aux passages à niveau. Or de nombreuses infractions sont commises à ces endroits par des usagers faibles, à savoir des piétons et des cyclistes. Il n'est évidemment pas simple d'identifier ces contrevenants. Des solutions sont-elles recherchées pour permettre aussi l'identification des usagers faibles qui font fi de la signalisation aux passages à niveau ? Les radars ferroviaires peuvent-ils jouer un rôle à cet égard ?

Est-il vraiment judicieux d'installer ces radars ferroviaires à grande échelle, dans la mesure où ils ne permettent d'identifier qu'une petite partie des contrevenants ?

Quelles modifications législatives sont requises pour introduire les radars ferroviaires ?

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En 2008, 51 accidents ayant fait douze morts et dix-neuf blessés sont survenus à des passages à niveau. Sept de ces accidents concernaient des usagers faibles de la route ; quatre cyclistes et un piéton sont décédés.

Le projet pilote des radars ferroviaires a pour objectif de dissuader les usagers de la route qui font régulièrement fi de la signalisation et de leur infliger des amendes. Dans un premier temps, l'attention se

concentrera surtout sur les conducteurs automobiles. L'identification des usagers faibles exige une enquête plus poussée. L'une des possibilités consiste à lister et à photographier les récidivistes à un endroit précis, de sorte qu'une brigade mobile puisse intervenir contre ces personnes.

L'utilisation des radars ferroviaires en est encore à la phase expérimentale. Il importe à cet égard de pouvoir différencier les différents flux de circulation – les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Des passages à niveau supplémentaires seront équipés de ces radars si l'évaluation du projet-pilote est positive.

Il n'est pas encore clairement établi quelles modifications légales sont requises dans ce contexte. Des règles doivent incontestablement être fixées concernant « la période d'incubation », à savoir le temps qui s'écoule entre le moment où la signalisation passe au rouge et le moment où le flash est enclenché. L'homologation des radars doit aussi être mise au point.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je constate que la plupart des accidents concernent des automobilistes mais que le nombre de décès auprès des usagers faibles de la route est proportionnellement plus élevé. J'estime que la présence d'agents de la police locale aux passages à niveau au moment où de nombreux usagers les traversent est particulièrement efficace.

L'incident est clos.

18 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'avenir de la ligne L86 reliant Renaix à Leuze-en-Hainaut" (n° 12427)

18.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Le développement durable impose de revoir certains choix du passé où seul l'intérêt économique immédiat guidait les décisions. La ligne 86 Renaix-Leuze pourrait être une décision à revoir.

Plutôt que de déferer la voie, ne convient-il pas d'étudier la réactivation de la ligne, sachant que celle-ci borde, à Frasnes, une nouvelle zone d'activité économique de 20 hectares sur le terrain d'une ancienne sucrerie ? De plus, cette ligne est un maillon direct pour le transport de Gand à Valenciennes.

Quelle est la réflexion de la SNCB sur le sujet ? Avant de prendre une décision, ne faudrait-il pas réunir les opérateurs économiques, les communes et la SNCB afin de poser les bons choix dans une optique durable ?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : En décembre 2007, Infrabel a demandé au ministre des Entreprises publiques et à moi-même l'autorisation de démonter la ligne 86 entre Renaix et Leuze. Le tronçon entre Renaix et Frasnes n'était plus en exploitation depuis 1997 et la mise hors exploitation du tronçon entre Frasnes et Leuze a été décidée en juillet 2007.

Les nouveaux contrats de gestion entre l'État et le Groupe SNCB imposent des objectifs de croissance du trafic du transport ferroviaire. Vu ces objectifs et les réserves du Comité consultatif des usagers contre la fermeture de la ligne 86, le précédent ministre des Entreprises publiques et moi-même avons informé Infrabel que nous autoriserions le démontage des voies de la ligne 86 uniquement si des raisons de sécurité l'imposaient et à condition que l'assiette de la ligne soit maintenue intacte. Il faudrait renouveler complètement l'infrastructure avant toute reprise de circulation ferroviaire sur la 86.

Dans le cadre de son contrat de gestion, Infrabel est chargée d'une étude des besoins à long terme en matière d'infrastructure ferroviaire. Cette analyse qui vient de démarrer se basera sur une étude de marché et comprendra une large consultation des différentes parties prenantes. Les résultats, attendus pour fin 2010, seront utiles au débat sur la réactivation de lignes ferroviaires et de la ligne 86 en particulier.

18.03 Jean-Luc Crucke (MR) : Je suis satisfait de la réponse, qui confirme le maintien de l'assiette de la ligne.

Nous attendrons les conclusions de l'étude fin 2010. Il était judicieux de faire une telle analyse sur le long terme.

L'incident est clos.

19 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le stationnement des poids lourds dans les villes et communes" (n° 12428)

19.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Dans certaines villes et villages, des poids lourds occupent une partie de la voirie, les camionneurs rentrant chez eux avec le camion chargé pour pouvoir repartir dès le lendemain. Ces transports inhabituels entraînent des problèmes de stationnement et d'encombrement de l'espace public.

Existe-t-il une réglementation spécifique pour le stationnement des poids lourds dans les villes et villages ? Peut-on négocier des solutions avec les fédérations de transporteurs pour éviter ces stationnements volumineux ?

19.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La réglementation relative au stationnement des poids lourds dans les agglomérations date du début des années nonante et a été discutée en son temps avec les transporteurs.

Le stationnement des poids lourds de plus de 7,5 tonnes en agglomération est limité à 8 heures, sauf aux endroits réservés à cet effet.

Comme la politique de stationnement est une compétence des communes, celles-ci ont tous les instruments en mains pour éviter que les poids lourds se garent n'importe où et pour réserver des emplacements pour les poids lourds là où ils sont les moins nuisibles pour les riverains.

19.03 Jean-Luc Crucke (MR) : C'est clair, mais, depuis 1990, le phénomène est en croissance. Il faudrait avoir un contact avec les fédérations de transporteurs pour aborder ce problème, car il y va de l'intérêt de tous. J'ai pris acte du fait que les communes sont en première ligne. Mais une commune, seule face à une fédération, n'a pas de poids !

L'incident est clos.

20 Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre maximum de personnes qui peuvent être transportées lors de l'apprentissage à la conduite" (n° 12477)

20.01 Jenne De Potter (CD&V) : La réforme de la formation à la conduite menée par le ministre Landuyt en 2006 s'est révélée plutôt malheureuse. Il est dès lors positif que le secrétaire d'État veuille rectifier le tir.

Je propose de remédier également à l'inégalité en ce qui concerne le nombre de personnes pouvant être transportées. Les élèves qui optent pour la filière libre peuvent transporter deux passagers : leur accompagnateur et un autre passager. Ceux qui choisissent de suivre la formation dans une école de conduite n'ont pas d'accompagnateur et ne peuvent transporter qu'un seul passager. Je propose qu'on permette également aux élèves qui optent pour l'école de conduite de désigner deux accompagnateurs fixes. Ainsi, on remédiera non seulement à l'inégalité mais on permettra également à l'élève concerné d'être accompagné par une personne qui pourra lui apporter aide et conseil.

Le secrétaire d'État reconnaît-il qu'il existe effectivement une inégalité en ce qui concerne le nombre maximum de passagers entre l'élève qui opte pour une formation à la conduite avec accompagnateur et l'élève qui choisit la formation sans accompagnateur ? Le secrétaire d'État réfléchira-t-il à une solution ? Quel est l'état d'avancement du groupe de travail de la Commission Fédérale Sécurité Routière (CFSR) chargé de se pencher sur la réforme de la formation à la conduite ? Quand escompte-t-on les premières adaptations ? Qu'impliqueront-elles ?

20.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les personnes qui bénéficient d'une formation en auto-école peuvent conduire seules après 20 heures de cours. Pendant la période d'apprentissage, l'élève conducteur ne peut être accompagné que d'un seul passager, âgé de plus de 24 ans et possédant un permis de conduire B. Dans le cas de la filière libre, le débutant doit apprendre à conduire avec un accompagnateur titulaire d'un permis depuis au moins huit ans. Il peut, en plus de l'accompagnateur, emmener un passager.

Je vais faire examiner la suggestion de M. De Potter qui propose que les élèves des auto-écoles puissent désigner un ou deux accompagnateurs. Le projet d'arrêté royal qui apporte quelques modifications à la formation à la conduite est en cours de discussion avec les Régions. La proposition de M. De Potter devrait pouvoir y être ajoutée.

Le rapport final du groupe de travail de la CFSR sur la réforme de la formation à la conduite automobile est prêt, mais les différents groupes d'intérêt participant à ce groupe de travail doivent encore y apposer leur signature.

20.03 Jenne De Potter (CD&V) : Je me réjouis du fait que le secrétaire d'Etat soit disposé à prendre ma proposition en considération et j'espère qu'il sera mis un terme à l'actuelle discrimination entre candidats conducteurs.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12522 de Mme Lejeune est reportée. La question n° 12672 de Mme De Bue est transformée en question écrite.

21 Questions jointes de

- **M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction éventuelle de l'utilisation de lecteurs MP3 dans la circulation" (n° 12578)**
- **M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la commande d'une étude concernant l'influence de l'utilisation d'un lecteur MP3 sur le comportement des piétons et des cyclistes dans la circulation" (n° 12583)**

21.01 David Geerts (sp.a) : Le secrétaire d'Etat a demandé que soit étudiée l'influence de l'utilisation des lecteurs mp3 sur le comportement des cyclistes et des piétons dans la circulation. Pour quelles raisons ? Le risque d'accident augmente-t-il en cas d'utilisation d'un lecteur mp3 ? Quelles questions a-t-il exactement posées ?

21.02 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Quelles sont les raisons concrètes qui ont poussé le secrétaire d'Etat à demander une étude sur l'influence de l'utilisation des lecteurs mp3 dans la circulation ? Quel est l'avis des experts de la circulation ? Dispose-t-on de chiffres en matière d'incidence sur le nombre d'accidents ? Des campagnes de prévention ont-elles déjà été menées ? Cet élément est-il suffisamment pris en considération dans le cadre de la formation à la circulation routière ?

21.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le fait d'écouter une musique trop bruyante avec un casque ou des oreillettes constitue un phénomène assez récent, dont les répercussions sur la circulation n'ont pas encore été étudiées et pour lequel on ne dispose pas encore de statistiques. Globalement, on constate que les piétons et les cyclistes adolescents qui écoutent un MP3 ne sont plus attentifs et n'entendent pas le trafic arriver. C'est pourquoi j'ai demandé à l'IBSR de se pencher sur cette problématique pour le mois de juin et, en particulier, d'examiner les initiatives prises en la matière à l'étranger. Sur la base des résultats obtenus, nous devons réfléchir aux initiatives envisageables.

L'association « *Ouders van Verongelukte Kinderen* » a déjà annoncé une campagne de sensibilisation.

Si l'on ne peut minimiser les inquiétudes à ce propos, il n'est pas envisagé pour l'heure d'interdire l'écoute d'une musique bruyante avec un MP3 ou d'autres lecteurs en rue. Une telle interdiction n'a de sens que s'il existe une assise sociale suffisante à cet effet, surtout parmi les jeunes. Aussi pouvons-nous effectivement commencer par une sensibilisation.

21.04 David Geerts (sp.a) : Nous attendons les résultats de l'étude et nous reviendrons sur le sujet à la fin du mois de juin.

21.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Nous attendons les résultats de l'étude. S'il convient d'accorder toute l'attention nécessaire à la prévention, je ne crois par contre pas qu'il s'impose de légiférer.

21.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne tiens pas à intervenir à tout prix mais je suis sans cesse invité à prendre des mesures.

21.07 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le lancement des campagnes de sensibilisation et la prise en compte du phénomène dans le cadre de la formation à la circulation routière permettrait peut-être de dissiper déjà dans une certaine mesure l'inquiétude qui règne dans ce cadre.

21.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une sensibilisation s'impose en effet mais une étude comparative ne peut qu'être utile.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12597 de M. Deseyn est reportée.

22 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la résolution flamande relative à la priorité de droite sur les routes où la vitesse autorisée est de 70 km/h ou plus" (n° 12615)

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le Parlement flamand a approuvé une résolution relative à la priorité de droite. Sur les routes où la vitesse est limitée à 70km/h ou plus, la priorité de droite ne serait plus d'application. La Flandre ne peut édicter des règles que pour les voies régionales relevant de sa compétence. La plupart des voiries sont, toutefois, communales.

Une initiative au niveau fédéral ne serait-elle pas plus appropriée ? Le secrétaire d'État est-il séduit par l'idée de supprimer la priorité de droite sur les routes où la vitesse est limitée à 70 km/h ou plus et souhaite-t-il prendre une initiative en la matière ?

22.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Au plan international, la priorité de droite constitue la règle générale. En Belgique, le principe figure tel quel dans le règlement général sur la police de la circulation routière. Il est logique qu'aux carrefours dépourvus de signaux routiers, la règle générale de la priorité de droite s'applique. Il est possible d'y déroger en apposant une signalisation de priorité particulière, comme le triangle sur pointe ou une plaque 'stop' sur la voie secondaire et un signal de priorité sur la route prioritaire. C'est le gestionnaire de la voirie qui décide du maintien de la priorité de droite ou du placement de panneaux indiquant la priorité.

Pratiquement toutes les routes régionales et provinciales où la vitesse est limitée à 70 km/h minimum sont prioritaires. C'est le cas, même dans les agglomérations.

Pour les voiries communales, ce sont les communes qui décident des priorités sur leurs routes. Les voiries communales se situent souvent dans les agglomérations où la vitesse est généralement limitée à 50 km/h, avec application de la priorité de droite.

Je ne puis décider sans plus que la priorité de droite n'est plus d'application sur les voies où la vitesse est limitée à 70 km/h minimum. Différents aspects sont concernés à cet égard, comme la sécurité du trafic et la continuité des règles de priorité sur un même trajet. Le problème doit faire l'objet d'une étude plus approfondie. Je vais demander l'avis du groupe de travail Infrastructure au sein duquel siègent tant les Régions que les communes.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Une règle générale pourrait en effet être à l'origine de nombreuses discussions, notamment quant à son application sur des routes dépourvues de panneaux de signalisation. Je déplore la communication à propos de la résolution du parlement flamand, qui concerne exclusivement les

routes régionales. D'aucuns ont pu penser que la priorité de droite était désormais d'application sur toutes les routes où la vitesse est limitée à 70 km/h. J'attends l'avis de la Commission fédérale pour la sécurité routière.

L'incident est clos.

23 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules roulant au gaz naturel" (n° 12616)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les véhicules circulant au gaz naturel émettent moins de CO_2 , de suies et de particules fines que les véhicules traditionnels et favorisent le passage aux véhicules circulant au biogaz ou à l'hydrogène. Le gaz naturel coûte en outre 50 % moins cher que les carburants classiques. Or, il ne circule pratiquement pas de véhicules de ce type en Belgique. D'autres États membres de l'UE ont déjà pris des mesures en faveur des véhicules circulant au gaz naturel. Nos autorités devraient également prendre une initiative dans ce cadre, en encourageant notamment le développement des infrastructures délivrant ce type de carburant. Compte tenu du chevauchement des compétences en la matière, il pourrait être utile de créer une taskforce chargée d'élaborer des mesures.

Quelle est la position du secrétaire d'État en la matière ?

23.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Je suis convaincu que les véhicules roulant au gaz naturel peuvent contribuer à un transport plus écologique. À ce jour, le gaz naturel n'est utilisé que dans des véhicules transformés. Les coûts y afférents représentent environ 25 % du prix d'achat du véhicule, soit 2.500 à 5.000 euros. Les frais d'entretien sont comparables aux frais d'entretien des véhicules à essence.

La Belgique ne prélève pas d'accises sur l'utilisation de gaz naturel comme carburant. Un « *home compressor* », c'est-à-dire une facilité de réapprovisionnement à domicile, coûte toutefois 5.000 à 10.000 euros et il faut en outre compter quatre à huit heures pour faire le plein de ce carburant. À la pompe, le plein de gaz naturel peut s'effectuer aussi rapidement que le plein d'essence ou de diesel, mais il n'existe pratiquement pas de pompes, parce que trop peu de véhicules roulent au gaz naturel.

Le gouvernement peut effectivement jouer un rôle stimulant important. Je suis prêt à prendre l'initiative et à organiser une concertation avec les ministres des Finances, pour l'Entreprise et de l'Énergie à propos d'une action du gouvernement.

Un arrêté royal déterminant les exigences techniques requises pour les véhicules au gaz naturel a déjà été élaboré par mes services.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je me réjouis que le ministre veuille s'engager. Quel sera le délai en l'occurrence ? L'utilisation du gaz naturel n'exige pas que les voitures soient transformées. Quasi toutes les marques automobiles ont déjà des voitures au gaz naturel dans leur gamme. C'est pourquoi j'attends avec impatience l'initiative annoncée par le secrétaire d'État.

L'incident est clos.

24 Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences des travaux qui seront réalisés en août à l'aéroport de Zaventem" (n° 12675)

24.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : L'aéroport de Bruxelles-National prévoit des travaux importants sur les pistes 07R/25L et 02/20 au mois d'août. De ce fait, la piste 25R vers Diegem et le nord sera utilisée plus intensément encore que ce n'est déjà le cas aujourd'hui.

Le secrétaire d'État peut-il nous fournir de plus amples informations sur ces travaux ? Sont-ils nécessaires et urgents ? Pourquoi auront-ils lieu au mois d'août et tous au même moment ? Comment pourra-t-on éviter une surconcentration sur la piste 25R ?

24.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : L'exploitant de l'aéroport de Zaventem, la

Brussels Airport Company, prévoit en effet la réalisation de travaux d'entretien aux pistes 07R/25L et 02/20 du 3 au 28 août. De tels travaux sont menés quasiment chaque année et ils sont nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation aérienne.

Entre le 3 et le 18 août, il sera procédé au remplacement de la couche antidérapante de la zone d'atterrissage de la piste 02. Il en découlera entre le 3 et le 10 août des limitations en matière d'utilisation des pistes 02/20 et 07R/25L. La piste 02/20 sera complètement fermée entre le 10 et le 18 août mais la piste 07R/25L sera alors à nouveau complètement opérationnelle.

La couche d'asphalte de l'highspeed-exit n° 2 de la piste 25L sera renouvelée du 19 au 28 août. Cette piste sera donc fermée temporairement.

Brussels Airport Company a choisi de faire effectuer les travaux de longue durée au mois d'août en raison des bonnes conditions atmosphériques et de la densité de trafic moins importante. En outre, les congés du bâtiment seront alors terminés. Belgocontrol choisira les pistes à utiliser sur la base de la disponibilité, des conditions atmosphériques, de la densité du trafic et de la sécurité. Les nuisances pour les riverains seront réduites autant que possible, mais des désagréments limités pendant une courte période sont inévitables. Les riverains en seront informés par le biais du site web de l'aéroport.

24.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Des travaux seront effectivement entrepris sur les pistes 07R/25L et 02/20. Le secrétaire d'État assure que la piste 07R/25L sera totalement disponible entre le 10 et le 28 août, mais cette piste n'est utilisée qu'exceptionnellement parce qu'il n'y pas de piste taxi adjacente. Cette piste est donc une piste de réserve et n'offre pas vraiment de solution. Je crains que l'utilisation de la piste 25R s'intensifie fortement au cours de l'été. Le secrétaire d'État peut-il veiller à ce que le nombre de jours de travail nécessaires soit réduit, éventuellement en doublant les équipes ? Peut-il aussi veiller à ce que l'utilisation de la piste 25R soit réduite dans toute la mesure du possible en utilisant au maximum les autres pistes ?

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- **M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences de la nouvelle utilisation des pistes à Zaventem" (n° 12676)**
- **Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'application du nouveau plan de gestion des nuisances sonores" (n° 12677)**

Le **président** : La question n° 12677 de Mme Lalieux est transformée en question écrite.

25.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le nouveau plan d'utilisation des pistes est en vigueur depuis une dizaine de semaines. Nous y sommes opposés dans la mesure où les normes de vent inégales avantagent une certaine zone. En outre, les nuits calmes dont nous bénéficions durant la semaine disparaissent.

Le conseil communal de Grimbergen a adopté début mars une motion, soutenue par les partis de la majorité Open Vld et CD&V. Je remettrai le texte à M. Schouppe. Dans cette motion, le conseil communal s'oppose clairement à la reconcentration et demande que la dispersion reste acquise.

Une première évaluation s'impose. Le secrétaire d'État dispose-t-il de chiffres par zone sur l'utilisation des pistes et des routes, durant la journée, la nuit et le week-end, depuis l'instauration du plan ? Qu'en est-il des comparaisons avec la période précédente ? Que pense le secrétaire d'État des chiffres ? Dispose-t-il de chiffres par zone en ce qui concerne les accords en matière de nuits sans avions durant le week-end ? Tout se passe-t-il comme prévu ou des inégalités subsistent-elles ?

Des études avaient également été annoncées, devant conduire à des résultats pour l'été. Qui mène ces études ? Quel était exactement le contenu de la mission ? Quand ces études seront-elles terminées ?

25.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le 19 décembre, le gouvernement a

approuvé un plan constituant la base pour la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures. Depuis le 31 janvier, une nouvelle utilisation des pistes tenant compte, plus que dans le passé, des vents dominants, a été mise en place. Aujourd'hui, le point de départ est l'orientation du vent. L'arrêté ministériel limitant le nombre de vols de nuit à 16.000 a été pris le 21 janvier et entrera déjà en vigueur au cours de cette année. La semaine passée est entrée en vigueur l'arrêté ministériel organisant les nuits calmes sans décollages le weekend. L'arrêté est entré en vigueur le jour même de sa publication, mais les slots qui avaient été accordés pour la saison estivale IATA restent bien évidemment acquis.

La possibilité d'imposer des sanctions administratives aux compagnies aériennes qui ne respectent pas la nouvelle réglementation est également d'application. Un groupe de travail étudie à l'heure actuelle les procédures de vol. Un avant-projet de loi est en cours d'élaboration pour fixer le cadre d'exploitation de l'aéroport.

En matière de normes de vent, la procédure d'adjudication de l'appel d'offres pour l'étude par des consultants indépendants est pratiquement arrivée à son terme. En principe, le bureau de consultance choisi devrait se mettre au travail pour la fin de ce mois. Il s'agit d'un bureau allemand.

Les études sur les procédures de vol et les normes de vent doivent être terminées pour fin septembre 2009.

Une période de trois mois est insuffisante pour évaluer correctement la nouvelle utilisation des pistes, en raison des caprices météorologiques. De même, l'utilisation des pistes est insuffisante pour procéder à une véritable évaluation des nuisances sonores. Pour apprécier la situation correctement et de manière pertinente, il faut disposer des informations de vol pour une année entière et calculer ensuite les contours de bruit.

Il ressort d'une première comparaison avec 2008 que la situation globale s'améliore pour tous les habitants, en partie en raison d'une réduction du trafic. Compte tenu des nouvelles normes que nous avons instaurées et de l'orientation des mesures qui sont encore à l'étude, de nombreuses mesures entraînent déjà une amélioration globale. Celle-ci est encore plus perceptible la nuit. Là aussi, la diminution du trafic est principalement responsable de la diminution des nuisances sonores.

25.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Je reste terriblement sur ma faim. J'espère que j'obtiendrai davantage d'informations par écrit sur les missions données. J'ai uniquement obtenu une réponse à ma question concernant le calendrier.

En matière d'évaluation, le secrétaire d'État fait valoir que la situation actuelle est favorable à l'ensemble des parties. Si tel est le cas, c'est en raison de la baisse du trafic consécutive à la crise économique. À un moment donné, la crise sera derrière nous et le trafic augmentera à nouveau. Une comparaison sérieuse en pourra être effectuée qu'après un an. Un tel exercice a toutefois déjà été réalisé. Pour des raisons de transparence, pourriez-vous nous communiquer les chiffres obtenus. Le ministre Anciaux avait publié l'ensemble des données sur son site internet immédiatement après l'instauration de son plan de dispersion. J'insiste pour que vous fassiez preuve de transparence.

Il trop facile de prétendre que tout se déroule bien. D'ici à la fin du mois, j'attends des chiffres concrets pour que nous puissions effectuer une comparaison.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12678 de M. Maingain est transformée en question écrite.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 44.