



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

04-05-2009

namiddag

lundi

04-05-2009

après-midi

INHOUD

Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot vrije busbanen voor het vervoer van personen met een handicap" (nr. 11928)

Sprekers: **Luk Van Biesen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 2

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitzonderlijk vervoer" (nr. 12070)

- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de begeleiding van uitzonderlijk vervoer" (nr. 12749)

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

Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van bromfietsen" (nr. 12522)

Sprekers: **Josée Lejeune, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 6

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 12678)

- mevrouw Sonja Becq aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagekostenterminal in de luchthaven van Zaventem" (nr. 12721)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wettelijkheid van de bouw van de lowcostterminal AZUR" (nr. 12794)

Sprekers: **Olivier Maingain, Sonja Becq, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nauwkeurigheid van de ophangingstest bij de keuring" (nr. 12597)

Sprekers: **Roel Deseyn, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

SOMMAIRE

Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux couloirs d'autobus libres pour le transport de personnes handicapées" (n° 11928)

Orateurs: **Luk Van Biesen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 2

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les convois exceptionnels" (n° 12070)

- M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accompagnement des convois exceptionnels" (n° 12749)

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

Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des cyclomoteurs" (n° 12522)

Orateurs: **Josée Lejeune, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 6

- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12678)

- Mme Sonja Becq au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le terminal 'low cost' à l'aéroport de Zaventem" (n° 12721)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la légalité de la construction du terminal low-cost AZUR" (n° 12794)

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

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la précision du test de contrôle des suspensions lors du contrôle technique" (n° 12597)

Orateurs: **Roel Deseyn, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van landingsbaan 02 woensdagochtend 15 april 2009" (nr. 12682)	12	- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste d'atterrissage 02 au cours de la matinée du mercredi 15 avril 2009" (n° 12682)	12
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 in het kader van het vliegrouleplan" (nr. 12876)	12	- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 dans le cadre du plan d'organisation des routes aériennes" (n° 12876)	12
<i>Sprekers: Georges Dallemagne, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Georges Dallemagne, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanvullende indexering voor het wegvervoer" (nr. 12743)	15	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indexation supplétive pour le transport par route" (n° 12743)	15
<i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betaling van facturen na dertig dagen in de sector van het wegvervoer" (nr. 12744)	16	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le paiement de factures à 30 jours dans le secteur du transport routier" (n° 12744)	16
<i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 12746)	16	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépasser pour les poids lourds" (n° 12746)	16
<i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herziening van de boetecatalogus" (nr. 12814)	18	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la révision du catalogue des amendes" (n° 12814)	18
<i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rol van de Deposito- en Consignatiekas" (nr. 12815)	19	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rôle de la Caisse des Dépôts et Consignations" (n° 12815)	19
<i>Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Josy Arens, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele vrijstelling van rij- en rusttijdcontroles voor het niet-professionele vervoer van materiaal van en naar jeugdkampen" (nr. 13014)	19	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'éventuelle exemption du contrôle des temps de conduite et de repos pour le transport non professionnel de matériel pour des camps de jeunes" (n° 13014)	19
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'legale' radarverklikker" (nr. 12981)

Sprekers: **Patrick De Groote, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

21

Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le détecteur de radar 'légal'" (n° 12981)

21

Orateurs: **Patrick De Groote, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

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

van

MAANDAG 04 MEI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 04 MAI 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.40 uur en
voorgezeten door de heer Patrick De Groote.

01 **Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de
staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan
de eerste minister, over "de toegang tot vrije
busbanen voor het vervoer van personen met
een handicap" (nr. 11928)**

01.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Momenteel laat
de federale wegcode niet toe dat voor het vervoer
van personen met een handicap gebruik wordt
gemaakt van vrije busbanen. Maatschappijen die
het vervoer van mindervaliden verzorgen, vervullen
nochtans een belangrijke maatschappelijke rol. Het
is zeer vervelend als ze voortdurend met files
worden geconfronteerd, aangezien ze mensen
dikwijls naar afspraken brengen waar men stipt op
tijd moet zijn.

De wegbeheerders zouden flexibel genoeg moeten
zijn om, in functie van de lokale
mobiliteitsbehoeften, vrije busbanen open te stellen
voor erkende organisaties voor het vervoer van
personen met een beperkte mobiliteit. Deelt de
staatssecretaris die mening? Komt er overleg? Voor
wanneer mogen we een aanpassing van de
wegcode verwachten?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**
(Nederlands): Ik krijg heel wat vragen over
voertuigen en personen die toegang willen krijgen
tot de gereserveerde busbanen. Eerst hebben wij
de fietsers toegelaten, dan de taxi's. Er is ook het
leerlingenvervoer en het werknemersvervoer. Er zijn
vragen voor motoren, bromfietsen, autocars,

La réunion publique est ouverte à 14 h 40 sous la
présidence de M. Patrick De Groote.

01 **Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire
d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,
sur "l'accès aux couloirs d'autobus libres pour le
transport de personnes handicapées" (n° 11928)**

01.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld) : Actuellement,
le code de la route fédéral ne permet pas d'utiliser
les couloirs d'autobus libres pour le transport de
personnes handicapées. Les entreprises qui
assurent ce transport jouent pourtant un rôle social
important. Étant donné qu'elles amènent souvent
ces personnes à des rendez-vous où il convient
d'être ponctuel, il est gênant pour ces entreprises
d'être bloquées en permanence par des
embouteillages.

Les gestionnaires de la voirie devraient manifester
une souplesse suffisante pour, en fonction des
besoins locaux de mobilité, ouvrir les couloirs
d'autobus libres aux organisations de transport de
personnes à mobilité réduite qui sont reconnues. Le
secrétaire d'État souscrit-il à cette idée ? Une
concertation sera-t-elle organisée ? D'ici à quand
peut-on s'attendre à une modification du code de la
route ?

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en
néerlandais*) : De nombreuses demandes me sont
adressées concernant l'autorisation de l'accès aux
couloirs réservés aux bus pour certains véhicules et
certaines personnes. Nous avons d'abord accordé
l'autorisation aux cyclistes, ensuite aux taxis, sans
oublier le transport scolaire et celui des travailleurs.

ziekenvervoer, geneesheren met dienst, elektrische auto's. Zal er uiteindelijk niet meer vervoer zijn op de stroken die bedoeld zijn voor vlot verkeer dan op de andere rijvakken?

Er ligt een voorstel op tafel om, mits het pictogram op de busbaan is aangebracht, het gebruik van de busstrook toe te laten voor voertuigen voor het vervoer van meer dan acht personen. In de buurt van zorgcentra kan dat nuttig zijn voor busjes met personen met een handicap.

Ik kan daarmee akkoord gaan, maar men moet er wel voor zorgen dat de busstrook niet wordt overbelast. Bij elke vraag moet worden nagegaan of ze zinvol en haalbaar is in haar concrete context.

01.03 Luk Van Biesen (Open Vld): De filosofie van de staatssecretaris kunnen we volgen. We hopen dat dit voorstel wordt goedgekeurd.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitzonderlijk vervoer" (nr. 12070)
- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de begeleiding van uitzonderlijk vervoer" (nr. 12749)

02.01 Josée Lejeune (MR): Een 122 ton zwaar en 35 meter lang voertuig voor uitzonderlijk vervoer heeft zich vastgereden op de *Thier de Richelle* in de gemeente Wezet. Die uitermate bochtige weg is absoluut niet geschikt voor dat soort transporten. Het duurde bijna 15 uur eer de weg weer vrij was, en er waren niet minder dan vijf politieagenten en twee takelwagens nodig, alsmede de hulp van de stedelijke diensten Werken en Signalisatie. De openbare weg werd zwaar beschadigd.

De wet bepaalt dat de FOD Mobiliteit het traject voor het uitzonderlijk vervoer moet vastleggen. Hoe kon dat incident gebeuren? Welke regels gelden er wanneer het gemeentebestuur niet naar behoren werd ingelicht?

Volgens de plaatselijke pers had een woordvoerder van de FOD Mobiliteit gezegd dat een extern bedrijf die problematische route uitgezet had. Klopt dat? Wie moet de factuur betalen?

Des demandes ont été introduites pour les motos, les cyclomoteurs, les autocars, le transport de patients, les médecins en service et les véhicules électriques. Le trafic ne sera-t-il finalement pas plus dense dans les couloirs réservés à une circulation fluide que dans les autres couloirs ?

Une proposition à l'examen vise à autoriser, moyennant le placement d'un pictogramme dans le couloir réservé aux bus, l'accès de ce couloir aux véhicules pour le transport de plus de huit personnes, ce qui pourrait être utile pour les minibus transportant des personnes handicapées à proximité des centres de soins.

Je n'en disconviens pas mais il faut veiller à éviter une surcharge des couloirs d'autobus. Chaque fois qu'une demande est formulée, il importe d'examiner si elle est pertinente et réalisable dans un contexte concret.

01.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Nous souscrivons à la philosophie du secrétaire d'État et espérons que cette proposition de loi sera adoptée.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les convois exceptionnels" (n° 12070)
- M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accompagnement des convois exceptionnels" (n° 12749)

02.01 Josée Lejeune (MR): Un convoi exceptionnel de 35 mètres de long et de 122 tonnes est resté coincé dans le Thier de Richelle, dans la commune de Visé. Cette route particulièrement sinueuse est tout à fait inadaptée à ce genre de convoi. Le dégagement a duré près de 15 heures et a nécessité la présence de 5 policiers, de 2 dépanneuses et des services Travaux et Signalisation de la ville. La voirie a été fortement endommagée.

Selon la législation, c'est le SPF Mobilité qui doit imposer l'itinéraire des convois exceptionnels. Comment peut-on en arriver à une telle situation ? Qu'est-il prévu lorsque les autorités communales ne sont pas dûment averties ?

Selon la presse locale, un porte-parole du SPF Mobilité aurait indiqué que l'itinéraire problématique avait été calculé par une société extérieure. Est-ce exact ? Qui doit payer la facture ?

02.02 Josy Arens (cdH): Heel wat vervoerders en begeleiders van transporten slagen er node in begeleiding te krijgen op de gewenste datum, omdat er niet voldoende politiepersoneel beschikbaar is.

Wanneer zo een uitzonderlijk vervoer ter plaatse moet blijven, hangt daar een prijskaartje aan. Er bestaan geen objectieve criteria om de prioriteiten te bepalen wat de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer betreft, en de transporteurs klagen over oneerlijke concurrentie.

Een oplossing zou kunnen bestaan in een reglementering van het statuut van private begeleider, aan wie een beperkte bevoegdheid van politie over het wegverkeer zou kunnen worden verleend.

Vonden er al overlegvergaderingen plaats met betrekking tot de toekenning van zo een statuut?

02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer worden uitgereikt na een individueel onderzoek van de door de gebruikers – transporteurs of mandatarissen – ingediende aanvragen. De afmetingen en de massa van het transport moeten worden meegedeeld, alsook de gedetailleerde reisweg die de transporteur wenst te volgen (op grond van zijn ervaring en van een voorafgaande verkenning van het parcours).

Elke aanvraag wordt toegewezen aan een dossierbeheerder, die de aanvraag moet onderzoeken en ze opvolgt tot wanneer de vergunning wordt uitgereikt.

De dossierbeheerder beslist de gevraagde reisweg al dan niet toe te staan op grond van het onderzoek van de technische gegevens. Wanneer de dienst een andere reisweg voorstelt, vraagt het bestuur de transporteur te bevestigen dat de voorgestelde reisweg geschikt is voor het uitzonderlijk vervoer. De trajecten worden uitgezet op grond van de praktijkervaring van deskundigen.

In het kader van de administratieve vereenvoudiging hoeft het advies van de wegbeheerders, dankzij de verplichte voorafgaande verkenning en de verplichte verificatie van de beschikbare vrije hoogte voor de transporten met grote afmetingen, niet systematisch te worden ingewonnen. Met betrekking tot de massa van het transport en de capaciteit van de kunstwerken wordt het advies van de wegbeheerders gevraagd wanneer de dienst Uitzonderlijk Vervoer niet over recente gegevens beschikt.

De vervoerder mag in geen geval een reisweg nemen die hij niet van tevoren heeft verkend. Mevrouw Lejeune, in het door u vermelde geval is

02.02 Josy Arens (cdH): Bon nombre de transporteurs et d'accompagnateurs de convois ont des difficultés à obtenir un accompagnement à la date qu'ils souhaitent, par manque de personnel policier disponible.

L'immobilisation de tels convois a un coût. Il n'existe pas de critères objectifs pour définir les priorités en matière d'escorte de convois exceptionnels et les transporteurs se plaignent de concurrence déloyale.

Réglementer le statut d'accompagnateur privé, avec une compétence limitée de police de la circulation, pourrait être une solution.

Des réunions de concertation ont-elles eu lieu à propos d'un tel statut ?

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les autorisations pour le transport exceptionnel sont délivrées après analyse, au cas par cas, des demandes introduites par les utilisateurs – transporteurs ou mandataires. Les dimensions et les masses du transport concerné doivent être décrites, ainsi que l'itinéraire détaillé que le transporteur souhaite utiliser (sur base de son expérience et de l'exploration préalable qu'il aura faite).

Chaque demande est attribuée à un gestionnaire de dossier, qui doit alors l'étudier et qui suit la demande jusqu'au moment de la délivrance de l'autorisation.

Le responsable du dossier décide de l'acceptation ou non de l'itinéraire demandé en fonction de l'analyse des données techniques. Au cas où le service propose un autre chemin, l'administration demande que le transporteur confirme la possibilité de passage pour le convoi. Les itinéraires sont calculés sur la base de l'expérience des experts de terrain.

Dans un souci de simplification administrative, l'obligation de l'exploration préalable et de la vérification de la possibilité de passage pour les transports de grande dimension permet de ne pas exiger systématiquement l'avis du gestionnaire de voirie. Pour la masse du transport et la capacité des ouvrages d'art, son avis est demandé chaque fois que le service de transport exceptionnel ne dispose pas de données récentes.

Le transporteur ne peut, en aucun cas, emprunter un itinéraire qu'il n'a pas préalablement exploré. Madame Lejeune, dans le cas que vous citez, le

de aanvrager die verplichting niet nagekomen.

Er bestaat geen algemene bepaling waarbij de gebruikers of mandatarissen ertoe verplicht worden de gemeentebesturen in te lichten over een uitzonderlijk vervoer dat in de gemeente zal passeren. Dat zou ook onhaalbaar zijn wegens het aantal gemeenten waar zo een transport soms door moet.

Wat uw laatste vraag betreft, is de vervoerder overeenkomstig instructie B/2001 burgerlijk aansprakelijk, zowel jegens de openbare machten als jegens derden, voor alle veroorzaakte schade en gebeurlijke ongevallen.

In sommige gevallen zou de begeleiding inderdaad aan privéfirma's kunnen worden toevertrouwd.

Er ligt al een ontwerp van koninklijk besluit ter tafel waarin wijzigingen van de reglementering worden voorgesteld. Daarin is er onder meer sprake van een erkenning van de beroepsbekwaamheid om te kunnen optreden als begeleider voor uitzonderlijk vervoer.

Het getuigschrift van vakbekwaamheid zal worden uitgereikt na een examen waarmee de vakkennis van de begeleider zal worden getoetst, onder meer wat de verkeersveiligheid en wat de regels voor het gebruik van de openbare weg door voertuigen voor uitzonderlijk vervoer betreft. De begeleider wordt dan een beperkte bevoegdheid verleend, waardoor hij de verkeersveiligheid zal kunnen verzekeren in de minst gevaarlijke gevallen van gebruik van de openbare weg door voertuigen voor uitzonderlijk vervoer.

02.04 Josée Lejeune (MR): In 2000 deed dit probleem zich al voor in Hoei. Toen vielen er acht gewonden. Onlangs deed een soortgelijk incident zich voor in de gemeente Wezet.

Ik sta hier toch perplex van. Er is nog altijd een probleem met de gekozen reismogelijkheden, aangezien uw departement gewoon verondersteld wordt de aanvrager of de persoon die het traject bijstuurt, te vertrouwen. Zou het niet opportuun zijn dat de FOD Mobiliteit zelf de reisweg volledig bepaalt en ook de gevolgen draagt?

Ik neem aan dat de gebruiker een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering heeft. Toch is het vandaag de dag niet meer aanvaardbaar dat een hele gemeente 15 uur lang geblokkeerd wordt en dat alle politiediensten gemobiliseerd moeten worden om een oplossing te vinden. Er moeten dus passende maatregelen genomen worden om dergelijke situaties te verhelpen.

02.05 Josy Arens (cdH): Wordt de laatste hand

demandeur n'a pas rempli cette obligation.

Une disposition générale obligeant les utilisateurs ou mandataires à avertir les autorités communales en cas de transport exceptionnel n'existe pas. Ce serait irréalisable vu le nombre de communes à parcourir.

Concernant votre dernière question, en application de l'instruction B/2001, le transporteur est civilement responsable, tant envers les pouvoirs publics qu'envers les tiers pour tous dégâts ou accidents occasionnés.

Dans certains cas l'accompagnement pourrait effectivement être pris en charge par des entreprises privées.

Des adaptations de la réglementation ont déjà été formulées dans un projet d'arrêté royal qui prévoit une reconnaissance de la capacité professionnelle en tant qu'accompagnateur pour transport exceptionnel.

Le certificat de capacité professionnelle sera délivré à la suite d'un examen qui vérifiera les connaissances de l'accompagnateur dans les matières concernées, telles que la sécurité routière et la réglementation sur la circulation des véhicules exceptionnels. L'accompagnateur recevra alors une compétence limitée, lui permettant d'assurer la sécurité routière dans les cas les moins dangereux de circulation de véhicules exceptionnels.

02.04 Josée Lejeune (MR): En 2000, le problème s'est déjà posé à Huy, faisant huit blessés. Récemment, nous avons eu le même incident dans la commune de Visé.

Je reste donc perplex. Le problème continue de se poser au niveau des itinéraires choisis puisque votre département est censé faire confiance au demandeur ou à la personne qui améliore le trajet. Ne serait-il pas opportuun que le SPF Mobilité prenne complètement en charge l'itinéraire et qu'il en assume les conséquences. ?

Je suppose que l'utilisateur est couvert par une assurance en responsabilité civile. Toutefois, bloquer toute une commune pendant 15 heures, mobiliser tous les services de police pour tenter de trouver une solution n'est pas crédible à notre époque. Il convient donc de prendre les mesures adéquates pour remédier à ce type de situation.

02.05 Josy Arens (cdH): Le texte visant à définir

gelegd aan de tekst die ertoe strekt onderscheiden criteria voor die begeleiders vast te stellen? Kan u mij zeggen wanneer de maatregelen van kracht zullen worden?

02.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De Belgische maatschappijen die in ons land omvangrijk vervoer of vervoer van gevaarlijke stoffen verzorgen, kennen de wegen die zij nemen in de regel zeer goed. Als er problemen zijn, moeten ze de toestemming van de betrokken gemeente krijgen.

Als een bepaalde plaats bijzonder gevaarlijk is voor het transport, houdt de FOD daar rekening mee en stelt in voorkomend geval een andere reisweg voor.

De stad Hoei kent dit probleem door en door. Ik zal hieromtrent nadere inlichtingen inwinnen.

Het besluit zal worden uitgevaardigd zodra we een algemeen akkoord hebben bereikt. Ook de minister van Binnenlandse Zaken is voor dit idee gewonnen. Er wordt nauw met de politiediensten samengewerkt om de veiligheid te vrijwaren.

02.07 **Josée Lejeune** (MR): De gemeente Wezet werd niet op de hoogte gebracht. Een en ander zou moeten worden uitgeklaard.

02.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik zal uw informatie laten natrekken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12177 van de heer Baeselen wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

03 **Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van bromfietsen" (nr. 12522)**

03.01 **Josée Lejeune** (MR): Elke dag gebeuren er in ons land zestien ongevallen waarbij er bromfietzers betrokken zijn. Vaak gaat het om jonge mensen. Bromfietsen hoeven niet ingeschreven te worden. Met de inschrijving kan er evenwel preventief worden opgetreden tegen verkeersonveiligheid en geluidsoverlast, en kunnen delinquenten die met bromfietsen op de openbare weg rijden, geïdentificeerd worden. Op die manier zou er ook opgetreden kunnen worden tegen opgefokte bromfietsen - bestuurders van dat soort voertuigen hoeven momenteel niet bang te zijn dat ze geflitst worden. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft reeds voor de invoering van nummerplaten voor bromfietsen gepleit. Uw

différents critères pour ces accompagnateurs est-il en voie de finalisation ? Pouvez-me dire quand les mesures entreront en application?

02.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Les compagnies belges qui assurent le transport de convois dangereux ou volumineux dans notre pays connaissent généralement très bien les routes qu'ils empruntent. En cas de problèmes, elles doivent recevoir l'accord de la commune concernée.

Si un endroit s'avère particulièrement dangereux, le SPF en tient compte et présente, le cas échéant, un itinéraire alternatif.

Les responsables de la Ville de Huy connaissent bien les tenants et aboutissants du problème. Je vais me renseigner pour obtenir plus d'informations. L'arrêté sera promulgué dès que nous serons arrivés à un accord général. Le ministre de l'Intérieur est également favorable à cette idée. Il existe une collaboration étroite avec les services de police pour maintenir la sécurité.

02.07 **Josée Lejeune** (MR): La Commune de Visé n'a pas été informée. Il faudrait tirer cette situation au clair.

02.08 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Je vais vérifier vos informations.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 12177 de M. Baeselen est transformée en question écrite.

03 **Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des cyclomoteurs" (n° 12522)**

03.01 **Josée Lejeune** (MR) : Seize accidents par jour dans notre pays impliquent des conducteurs, souvent jeunes, de cyclomoteurs, dont l'immatriculation n'est pas obligatoire. Celle-ci permet toutefois la prévention en matière d'insécurité routière, la lutte contre les nuisances sonores, l'identification de délinquants qui utiliseraient des cyclomoteurs sur la voie publique, sans parler de la lutte contre les cyclomoteurs trafiqués qui ne craignent pas les radars. La Commission fédérale de la sécurité routière avait déjà recommandé l'introduction de plaques pour ces véhicules. Votre administration est favorable à cette immatriculation et vous avez dit vouloir avancer dans cette tâche. Pouvez-vous nous en

administratie is voorstander van de inschrijving van bromfietsen en u verklaarde dat u daar werk van zou maken. Kan u ons daar vandaag al meer over vertellen? Om welke bromfietsen zou het gaan? Zullen er ten slotte maatregelen getroffen worden om de zichtbaarheid van bromfietsen te verhogen?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Mijn administratie bereidt een ontwerpreglementering voor met betrekking tot de inschrijving van bromfietsen van klasse A en B. Die reglementering zal pas kunnen worden toegepast, wanneer het nieuwe computersysteem voor de inschrijving van voertuigen in gebruik wordt genomen, met andere woorden tegen eind 2010. Nieuwe bromfietsen zullen dan een nummerplaat moeten hebben. Later zal dezelfde procedure ook gevolgd moeten worden voor bromfietsen die reeds in het verkeer werden gebracht.

Ten slotte werd de sterkste daling van het aantal verkeersslachtoffers sinds 2000 opgetekend bij de bromfietzers, met een daling van meer dan 50 procent van het aantal doden en zwaargewonden.

Ik zal de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid vragen zich over mogelijke initiatieven ter bevordering van de veiligheid van bromfietzers te buigen.

03.03 **Josée Lejeune** (MR): Op die manier zullen we over precieze cijfers beschikken, met het oog op een betere telling van die voertuigen.

Het incident is gesloten.

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Olivier Maingain** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 12678)
- mevrouw **Sonja Becq** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagekostenterminal in de luchthaven van Zaventem" (nr. 12721)
- mevrouw **Thérèse Snoy** et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wettelijkheid van de bouw van de lowcostterminal AZUR" (nr. 12794)

04.01 **Olivier Maingain** (MR): De operatoren, waaronder Brussels Airlines, maken zich zorgen over de plannen voor de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven Brussel-Nationaal. Op 26 maart jongstleden antwoordde u op een vraag in de commissie dat zodra BIAC

dire davantage aujourd'hui ? Quels cyclomoteurs seraient-ils concernés ? Enfin, des mesures seront-elles prises pour en améliorer la visibilité ?

03.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Mon administration prépare un projet de réglementation relative à l'immatriculation des cyclomoteurs de types A et B. Cette réglementation ne sera applicable qu'avec le nouveau système informatique concernant l'immatriculation des véhicules, c'est-à-dire à la fin de 2010. Les nouveaux cyclomoteurs devront alors être pourvus d'une plaque. Par la suite, les cyclomoteurs déjà en circulation devront suivre la même procédure.

Enfin, la plus forte diminution du nombre de victimes d'accidents de roulage depuis l'an 2000 concerne les cyclomotoristes, avec une baisse de plus de 50 % de tués et blessés graves.

Je demanderai à la Commission fédérale pour la sécurité routière de se pencher sur les initiatives possibles en faveur de la sécurité des cyclomoteurs.

03.03 **Josée Lejeune** (MR) : Nous disposerons ainsi de chiffres précis pour mieux recenser ces véhicules.

L'incident est clos.

04 **Questions jointes de**

- M. **Olivier Maingain** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12678)
- Mme **Sonja Becq** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le terminal 'low cost' à l'aéroport de Zaventem" (n° 12721)
- Mme **Thérèse Snoy** et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la légalité de la construction du terminal low-cost AZUR" (n° 12794)

04.01 **Olivier Maingain** (MR) : Le projet d'un terminal low cost à Bruxelles National suscite de vives appréhensions parmi les opérateurs, notamment Brussels Airlines. Le 26 mars, vous répondiez à une question en commission que, au moment où la BIAC (Brussels International Airport

(Brussels International Airport Company) met de bouw ervan wil beginnen, u zou nagaan of er geen sprake is van oneerlijke concurrentie ten opzichte van de andere operatoren. U voegde eraan toe dat u over geen enkele stedenbouwkundige bevoegdheid beschikt.

U mag dan al niet bevoegd zijn voor de stedenbouwkundige en milieuvergunningen, maar volgens mij zou u niettemin kunnen zorgen voor een coördinatie tussen de bestuursniveaus. Ik voeg er nog aan toe dat het verwonderlijk is dat de exploitant zo een project ontwikkelt zonder overleg en dat de betrokkenen op stedenbouwkundig vlak voor een voldongen feit worden geplaatst.

Mijnheer de minister, hoe zit het met dat dossier wat uw bevoegdheden betreft? Wat is uw standpunt dienaangaande?

04.02 Sonja Becq (CD&V): De lagekostenterminal op de nationale luchthaven is voor een groot stuk een gemeenschapsbevoegdheid. In het Vlaams parlement is er discussie geweest of er nu wel of niet een milieueffectenrapport (MER) moest worden opgesteld voor de bouw of niet. In de discussie staan de werkgelegenheid en de milieueffecten tegenover elkaar. De overheid vervult in elk geval een voorbeeldrol en het is belangrijk dat overheidsbedrijven aan alle verplichtingen inzake milieurapportering en vergunningen voldoen.

Hoe apprecieert de minister de houding van BIAC in het licht van de voorbeeldfunctie die het heeft? Zal hij BIAC wijzen op de noodzaak van een MER?

Is het aantal vliegbewegingen in het eerste kwartaal van 2009 gedaald of gestegen? Wat zijn de verwachtingen voor 2009? Hoe zit dat in de andere regio's? Hoe wenst BIAC zich te positioneren in 2010?

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): BIAC heeft voor de bouw van de lowcostterminal bij de Vlaamse administratie een afwijking aangevraagd van de verplichting om een impactstudie te laten uitvoeren. Dat vinden de omwoners aanstootgevend. De Belgische Staat is aandeelhouder van de luchthaven Brussel-Nationaal. U zou dan ook moeten instaan voor de wettelijkheid van de procedures.

Wat is de stand van zaken in dit dossier?

Er zou een koninklijk besluit in de maak zijn waarbij specifieke retributies worden vastgelegd voor de lagekostenmaatschappijen.

Company) voudrait entamer la construction de ce terminal, vous examineriez la question d'une éventuelle concurrence déloyale par rapport aux autres opérateurs. Vous ajoutiez n'avoir aucune compétence urbanistique.

À mes yeux, si vous n'avez pas de compétence pour les permis d'environnement et d'urbanisme, vous pourriez néanmoins assurer une coordination entre les niveaux de pouvoir. J'ajouterai qu'il est étonnant que l'exploitant développe son projet sans concertation, par la technique du fait accompli sur le plan urbanistique.

Monsieur le ministre, où en est le dossier en ce qui concerne vos attributions? Quelle est votre position?

04.02 Sonja Becq (CD&V): Le terminal « *low cost* » de Zaventem est en grande partie de la compétence des Communautés. Le Parlement flamand a consacré un débat à la question de savoir s'il convenait ou non de faire rédiger, avant la construction de ce terminal, un rapport d'incidence sur l'environnement. Ce débat est caractérisé par un antagonisme entre emploi et incidence environnementale. Les pouvoirs publics remplissant en tout état de cause une fonction exemplative, il importe que les entreprises publiques satisfassent à toutes les obligations en vigueur en matière de rédaction de rapports et de permis environnementaux.

Quel jugement le ministre porte-t-il sur l'attitude de la BIAC compte tenu de la fonction exemplative qu'il lui incombe de remplir? Attirera-t-il son attention sur la nécessité de faire rédiger un rapport d'incidence sur l'environnement?

Le nombre de mouvements d'avions a-t-il baissé ou augmenté au cours du premier trimestre de 2009? Comment ce nombre devrait-il évoluer en 2009? Qu'en est-il dans les autres Régions? Comment la BIAC souhaite-t-elle se positionner en 2010?

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): BIAC a introduit auprès de l'administration flamande une demande de dérogation visant à soustraire la construction du terminal *low-cost* à la réalisation d'une étude d'incidences, ce qui scandalise les riverains. L'État belge est actionnaire de Bruxelles-National. En cette qualité, vous devez être garant de la légalité des procédures.

Quel est l'état d'évolution de ce dossier?

Des informations ont circulé à propos de la préparation d'un arrêté royal fixant des redevances spécifiques pour les compagnies *low-cost*.

U belooft het aantal nachtvluchten te beperken, maar tegelijk moedigt u die lagekostenvluchten aan, en die vinden net 's nachts plaats. De milieudimensie van dergelijke vluchten is niet gering.

Wat is uw standpunt hierover?

04.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De luchthavenexploitant is van plan een lowcostterminal te openen. Tijdens een eerste fase zal het enkel gaan om de herinrichting van een deel van de oude terminal, waarbij de reizigers gedifferentieerde diensten zullen worden aangeboden. In een tweede fase zou de terminal kunnen worden uitgebouwd, maar daarbij gaat het nog maar om plannen. In dat geval zou er een stedenbouwkundige vergunning moeten worden aangevraagd.

Mijn bevoegdheid is beperkt tot de veiligheid van het luchtverkeer en de exploitatie van de luchthaven. Ruimtelijke ordening en stedenbouw zijn bevoegdheden van het Vlaams Gewest.

Wat de veiligheid betreft, moeten de diensten nagaan of de luchthaveninstallaties en –inrichtingen aan de internationale normen beantwoorden.

Op het stuk van de exploitatie moeten de diensten zich ervan vergewissen dat de passagierstarieven overeenstemmen met de aangeboden infrastructuur en diensten, en dat er geen discriminatie bestaat ten aanzien van bepaalde reizigers.

Ik zal erop toezien dat die installaties in overeenstemming zijn met de veiligheidscriteria voor het luchtverkeer, en dat er geen luchtvaartmaatschappijen gediscrimineerd worden wat de toegang tot die installaties betreft.

(*Nederlands*) De voorbeeldfunctie van BIAAC moet worden gezien in het geheel van verplichtingen waaraan de onderneming onderworpen is. BIAAC dient de luchthaven te beheren als een goede huisvader en een dienstverlening op maat kadert daarin. Het is mijn Vlaamse collega die moet oordelen over de vraag of het bedrijf ontheven kan worden van de verplichting om een MER op te stellen.

In 2007 is het aantal vluchten tijdens het eerste kwartaal met 1 procent toegenomen, in 2008 was er een toename met 6,7 procent en in 2009 een afname met 14,6 procent. Het aantal vluchten van budgetluchtvaartmaatschappijen daalde in 2007 met 23,1 procent, steeg in 2008 met 322,9 procent en daalde in 2009 met 19,9 procent. Het aantal cargovluchten is in 2007 gedaald met 3,6 procent, in 2008 gestegen met 4,7 procent en in 2009 gedaald met 53,3 procent.

Vous promettez de diminuer les vols de nuit mais vous encouragez ces vols *low-cost*, qui s'effectuent précisément la nuit. L'enjeu écologique lié à ces vols est important.

Quelle est votre position en la matière ?

04.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : L'aéroport projette d'ouvrir un terminal *low cost*. Dans un premier temps, il s'agira seulement de réaménager une partie de l'ancien terminal en fournissant une différenciation des services aux usagers. Une deuxième étape pourrait être l'extension du terminal, mais ce n'est actuellement qu'un projet. Une demande de permis d'urbanisme devrait alors être introduite.

Ma compétence se limite à la sécurité du transport aérien et à l'exploitation de l'aéroport. L'aménagement du territoire et l'urbanisme incombent à la Région flamande.

S'agissant de la sécurité, les services doivent vérifier que les équipements et les installations aéroportuaires respectent les standards internationaux.

Pour l'exploitation, les services doivent s'assurer que les redevances aéroportuaires correspondent aux infrastructures et aux services fournis et qu'aucune discrimination ne frappe les usagers.

Je veillerai à ce que ces installations soient conformes aux critères de sécurité du transport aérien et à ce que l'accès de ces installations respecte le principe de non-discrimination entre compagnies aériennes.

(*En néerlandais*) Le rôle d'exemple de la BIAAC doit être considéré dans le cadre de l'ensemble des obligations que l'entreprise est tenue de respecter. La BIAAC doit gérer l'aéroport en bon père de famille et un service sur mesure s'inscrit dans ce cadre. Il appartient à mon collègue flamand de juger si l'entreprise peut être suspendue de l'obligation de réaliser une étude d'incidence.

En 2007, le nombre de vols a augmenté de 1 % au cours du premier trimestre. En 2008, l'augmentation s'élevait à 6,7 % et, en 2009, il y avait une diminution de 14,6 %. Le nombre de vols des compagnies aériennes à bas prix a diminué de 23,1 % en 2007, a augmenté de 322,9 % en 2008 et a diminué de 19,9 % en 2009. Le nombre de vols pour le transport de fret a diminué de 3,6 % en 2007, a augmenté de 4,7 % en 2008 et a diminué de 53,3 % en 2009.

De evolutie van het aantal vluchten zal ik bezorgen via een schriftelijke tabel. Er zijn geen cijfers beschikbaar van vluchten die voor zakenreizigers worden georganiseerd. Uit onderzoek van de luchthaven blijkt dat 40 procent van de lokale passagiers voor zaken vliegt. Door de economische crisis is het moeilijk te ramen wat er in de volgende kwartalen zal gebeuren. De verwachtingen zijn vrij negatief.

Het feit dat voor een verminderde service een lagere vergoeding zou worden gevraagd, kan helpen om de attractiviteit van onze luchthaven te behouden.

04.05 Olivier Maingain (MR): U verwondert me: in uw vorige antwoorden stelde u dat de stedenbouwkundige en milieuaspecten niet tot uw bevoegdheid behoren. Nu laat u verstaan dat het voor de eerste fase van de werken niet nodig is een impactstudie aan te vragen. U kiest dus voor een bepaalde interpretatie, die overigens juridisch gezien betwistbaar is.

Bovendien wil u ons verzekeren dat er niemand gediscrimineerd zal worden. Hoe staat het met de vergelijkende studie tussen de lagekostenformule en de traditionele formule wat de diensten betreft? Welke methode wordt er daarbij gevolgd? Hoe gaat uw administratie op dat vlak te werk? Wanneer zullen er in dat verband conclusies worden voorgelegd?

04.06 Sonja Becq (CD&V): Ik weet dat het MER een gewestelijke bevoegdheid is. De verwijzing naar de verantwoordelijkheid van de federale overheid in overheidsbedrijven was bedoeld om aan te geven dat, naast het bedienen van de klanten, voor een luchthavenuitbater ook respect voor de regionale wetgeving en voor de omgeving mogen en moeten doorwegen.

De activiteit op de luchthaven vermindert en uitbreiding moet mogelijk zijn. Ik blijf echter denken dat een milieueffectenrapport belangrijk is.

04.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Indien er geen sprake is van een nieuwe terminal, dan renoveert men een gebouw zonder dat men precies weet wie of wat er zal worden ondergebracht! Dat is merkwaardig! Ik heb de indruk dat we voor een voldongen feit worden geplaatst en dat de milieueffectrapportage er pas zal komen in een stadium waarin het project niet meer ter discussie kan worden gesteld. Aangezien

Je fournirai l'évolution du nombre de vols par écrit, sous la forme d'un tableau. Nous ne disposons pas de chiffres concernant les vols organisés pour des voyageurs d'affaires. Il ressort toutefois d'une étude interne que 40 % des passagers locaux prennent l'avion pour des motifs professionnels. À cause de la crise économique, il est difficile d'estimer ce que les prochains trimestres nous réservent. Les prévisions sont assez pessimistes.

Le fait de demander une moindre rémunération pour un service réduit pourrait contribuer à préserver l'attractivité de notre aéroport.

04.05 Olivier Maingain (MR): Vous m'étonnez : lors de vos réponses antérieures, vous disiez que les aspects d'environnement et d'urbanisme ne relevaient pas de vos compétences. Aujourd'hui, vous laissez entendre que, pour la première phase des travaux, il n'y a pas lieu d'introduire une demande d'étude d'incidence. Autrement dit, vous prenez position en faveur d'une interprétation, d'ailleurs contestable sur le plan juridique.

Deuxièmement, vous voulez vous assurer qu'il n'y ait pas de discrimination. Où en est l'étude comparative entre les services selon la formule *low cost* ou la formule traditionnelle ? Quelle est sa méthodologie ? Comment votre administration travaille-t-elle dans ce domaine ? Quand aurons-nous des conclusions à ce propos ?

04.06 Sonja Becq (CD&V): Je sais que l'étude d'incidences environnementales ressortit aux compétences régionales. La référence à la responsabilité qu'exerce le gouvernement fédéral au sein des Entreprises publiques avait pour but de souligner qu'en plus du service à la clientèle, l'exploitant de l'aéroport a le pouvoir et le devoir de donner la priorité à la législation régionale et à l'environnement.

Même si l'activité de l'aéroport diminue aujourd'hui, l'expansion doit rester possible. Je persiste à penser qu'un rapport sur les incidences environnementales est primordial.

04.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): S'il n'est pas question d'un nouveau terminal, on rénove alors un bâtiment sans savoir exactement ce qu'il abritera ! C'est curieux ! J'ai l'impression que l'on nous met devant le fait accompli et que l'étude des incidences sur l'environnement n'interviendra qu'à un stade où il n'y aura plus moyen de remettre en cause le projet. L'État étant actionnaire, vous devez veiller au

de Staat aandeelhouder is, moet u erop toezien dat de procedures worden nageleefd. Het is niet correct om zich te verschuilen achter de bevoegdheden van de gewestministers die over de ruimtelijke ordening gaan.

U bent tevens bevoegd voor de exploitatievoorwaarden. Krachtens het koninklijk besluit van 21 juni 2004 kan men tot tachtig bewegingen per uur gaan. Dat is angstaanjagend op het stuk van de hinder en de risico's!

U moet een Europese richtlijn over milieuheffingen toepassen. Het verlagen van de heffingen voor de lowcostoperators staat haaks op de verplichting om rekening te houden met de hinder bij de vaststelling van die heffingen. U raakt verstrikt in een web van tegenstrijdigheden!

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nauwkeurigheid van de ophangingstest bij de keuring" (nr. 12597)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Blijkbaar kunnen de slaagkansen bij ophangingstests worden vergroot door een aantal parameters te manipuleren, zoals het gewicht of de bandenspanning. Hoewel de constructeur voor een Peugeot 206 een bandenspanning van 2,4 bar voorschrijft, geraakt deze auto gemakkelijker door de keuring met een bandenspanning van 1,8 bar. Dit soort praktijken komt de verkeersveiligheid allerminst ten goede.

Zijn de diensten van de staatssecretaris op de hoogte van deze problemen? Zijn zij ermee bezig? Hoeveel bedroeg het slaagpercentage in 2008? Speelt het type wagen een rol?

Wie niet slaagt, krijgt een herkansing. In sommige keuringscentra vraagt men om op de achterbank te gaan zitten om het gewicht te verzwaren. Dat lijkt me geen standaardprocedure. Moeten alle keuringscentra op dezelfde manier werken? Hoe kunnen de procedures worden verbeterd?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De ophangingstest werd vijftien jaar geleden ingevoerd en heeft sindsdien zijn waarde bewezen bij het meten van het contact tussen de ophanging en de rijweg. De problemen doen zich voornamelijk voor bij het testen van de achteras van lichte voertuigen met voorwielaandrijving die veelal

respect des procédures. Il n'est pas correct de se cacher derrière les responsabilités des ministres régionaux de l'Aménagement du territoire.

Vous êtes aussi responsable des conditions d'exploitation. L'arrêté royal du 21 juin 2004 précise qu'il est possible d'arriver à quatre-vingts mouvements par heure. C'est effrayant sur le plan des nuisances et des risques !

Vous devez appliquer une directive européenne sur les redevances liées à l'environnement. Baisser les redevances pour le *low cost* est en contradiction avec l'obligation de tenir compte des nuisances occasionnées pour les fixer. Vous êtes dans un nœud de contradictions !

L'incident est clos.

05 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la précision du test de contrôle des suspensions lors du contrôle technique" (n° 12597)

05.01 Roel Deseyn (CD&V) : Apparemment, il est possible d'augmenter ses chances de réussite au test de contrôle des suspensions en manipulant certains paramètres, comme le poids ou la pression des pneus. Bien que le constructeur prescrive 2,4 bars de pression pour les pneus d'une Peugeot 206, cette voiture passe plus facilement le contrôle technique avec 1,8 bar de pression. Ce genre de pratiques n'est certainement pas favorable à la sécurité routière.

Les services du secrétaire d'État sont-ils informés du problème ? S'en occupent-ils ? Quel était le taux de réussite en 2008 ? Le type de voiture intervient-il ?

Un test de repêchage est proposé pour les véhicules refusés. Dans certains centres d'inspection automobile, il est alors proposé au conducteur de s'asseoir à l'arrière de son véhicule pour en augmenter le poids. Il ne s'agit pas, selon moi, d'une procédure standard. Tous les centres d'inspection automobile doivent-ils appliquer les mêmes méthodes de travail ? Comment peut-on améliorer les procédures ?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le test de contrôle des suspensions a été instauré il y a quinze ans et, depuis, il a démontré qu'il mesurait valablement le contact entre les suspensions et la route. Les principaux problèmes se posent sur le plan du contrôle de l'essieu arrière des véhicules légers à traction avant

met zogenaamde laagprofielbanden zijn uitgerust.

qui sont généralement équipés de pneus à profil bas.

In 2008 werden er 3.107.480 voertuigen aan deze test onderworpen. Hiervan werd 2,3 procent afgekeurd wegens onvoldoende wegcontact of wegens een te groot verschil tussen linker- en rechterkant van dezelfde as.

En 2008, 3.107.480 véhicules ont été soumis à ce contrôle et 2,3 % d'entre eux ont été recalés parce qu'ils présentaient un contact insuffisant avec la route ou en raison d'un différentiel excessif entre le côté gauche et le côté droit d'un même essieu.

Alle autokeuringstations zijn verplicht de door de administratie uitgevaardigde instructies te volgen: de voertuigen moeten leeg worden getest, met een massa van minder dan 300 kg op de achteras.

Toutes les stations d'inspection automobile sont tenues de suivre les instructions décrétées par l'administration, à savoir que les véhicules doivent être vides au moment du contrôle et que la masse à l'essieu arrière doit être inférieure à 300 kg.

Wanneer bij de eerste controle een wegcontact van minder dan 20 procent wordt vastgesteld, volgt er een tweede controle. Eerst wordt de bandenspanning gecontroleerd en indien nodig aangepast. Men mag ook een gewicht op de achterbank plaatsen.

Lorsque, lors du premier contrôle, il est constaté que le contact avec la route est inférieur à 20 %, un deuxième contrôle suivra. La tension des pneus est d'abord contrôlée et adaptée si nécessaire. Il est également autorisé de placer un poids sur la banquette arrière.

Gelet op de technische evolutie bij de ophangingsystemen, gaat de administratie na of er geen bijkomende testen nodig zijn voor lichte voertuigen met voorwielaandrijving.

Vu l'évolution technique des systèmes de suspension, l'administration vérifie s'il ne convient pas de prévoir des tests supplémentaires pour les véhicules légers avec traction avant.

Alle keuringscentra moeten zich houden aan de eenvormige procedure. Als ze dat niet doen, zullen we ze nog eens op die regel wijzen.

Tous les centres de contrôle technique sont tenus d'appliquer la procédure uniforme. Si ce n'est pas le cas, nous leur rappellerons une fois de plus cette règle.

Ook de burger moet goed worden geïnformeerd. Een goede bandenspanning is heel belangrijk voor een goede wegligging. En bandenspanning moet worden aangepast aan een eventuele lading.

Le citoyen doit également être correctement informé. Une tension adéquate des pneus constitue un élément très important pour une bonne tenue de route. La tension des pneus doit également être adaptée à un éventuel chargement.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): De test is niet echt dramatisch, als er maar 2,3 procent wordt afgekeurd. Het zou jammer zijn mocht bij die kleine groep onbehagen groeien omdat de test niet helemaal correct gevalideerd kan worden. Een technische bijsturing is dus echt wel nodig om de foutenmarge maximaal uit te sluiten.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Le test n'est pas vraiment dramatique s'il n'y a que 2,3 % de contrôles négatifs. Il serait dommage que le sentiment de mécontentement augmente au sein de ce petit groupe parce que le test ne peut être validé correctement. Une adaptation technique s'impose donc véritablement afin d'exclure au maximum la marge d'erreur.

Er wacht een sensibilisatieopdracht. Blijkbaar rijden er wagens rond met banden die voor deze ophanging niet geschikt zijn. De garage moet dus een explicieter advies geven.

Il faudra prévoir une campagne de sensibilisation. Des véhicules circulent apparemment avec des pneus inappropriés pour cette suspension. Le garagiste devra donc fournir des conseils plus explicites.

We houden binnenkort in de commissie voor de Infrastructuur met de mensen van de keuringscentra een hoorzitting over hun dienstverlening. Deze kwestie kan dan even ter sprake komen.

Une audition avec les personnes des centres de contrôle technique sera organisée bientôt en commission de l'Infrastructure à propos du service offert. Le problème susmentionné pourra être évoqué à cette occasion.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van landingsbaan 02 woensdagochtend 15 april 2009" (nr. 12682)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 in het kader van het vliegroutrouplan" (nr. 12876)

06.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Er deed zich op woensdag 15 april 2009 een incident voor op baan 02/20. De weersomstandigheden waren niet van dien aard dat die baan gebruikt moest worden. Ik wens u te herinneren aan het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005, dat op 14 september 2006 bevestigd werd door het Hof van Cassatie, waarbij elk onwettig, overdreven of onrechtmatig gebruik van landingsbaan 02 verboden wordt en waarin gepreciseerd wordt dat de Belgische Staat verplicht is terug te grijpen op de vroegere voorwaarden voor het gebruik van die baan.

Overeenkomstig de AIP-luchtverkeersprocedures voor Brussel-Nationaal dient er overdag bij voorkeur gebruik te worden gemaakt van de banen 25, voor zover de staartwindnorm van 7 knopen met windstoten niet overschreden wordt. De Belgische Staat heeft een schriftelijke instructie d.d. 26 augustus 2003 die oud-minister Bert Anciaux aan Belgocontrol richtte, nooit vernietigd. Die instructie zegt onder andere dat de banen op dusdanige wijze moeten worden gekozen dat de maximale windwaarden, en in het bijzonder de maximale staartwind, nooit bereikt worden. Voorts moet die keuze gebaseerd zijn op de voorspelde maximale windsnelheid en niet op de gemiddelde windsnelheden, en moet er op basis van de betrouwbaarheid van de weersvoorspellingen een adequate marge gehanteerd worden om onverwachte wijzigingen in het gebruik van de start- en landingsbanen voor zover mogelijk te voorkomen.

Destijds had minister Anciaux die richtlijnen gerechtvaardigd door te verwijzen naar zijn spreidingsplan. Aangezien u dat plan heeft ingetrokken, moeten die richtlijnen volgens mij ook worden afgeschaft.

Welke maatregelen zal u treffen om de gerechtelijke beslissingen strikt uit te voeren?

Hoe zal u ervoor zorgen dat men naar het historisch systeem zal terugkeren, dat al dertig jaar zonder

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste d'atterrissage 02 au cours de la matinée du mercredi 15 avril 2009" (n° 12682)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 dans le cadre du plan d'organisation des routes aériennes" (n° 12876)

06.01 **Georges Dallemagne** (cdH) : Un incident s'est produit le mercredi 15 avril 2009 sur la piste 02/20. Les conditions météorologiques n'imposaient pas son utilisation. Je rappelle à cette occasion l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005, confirmé par la Cour de cassation le 14 septembre 2006, interdisant toute utilisation illicite, excessive ou abusive de la piste d'atterrissage 02 et précisant que l'État belge est tenu d'en revenir aux anciennes conditions d'utilisation de cette piste.

Les procédures aéronautiques AIP pour Bruxelles-National précisent que les pistes 25 sont préférentielles de jour pour autant que la norme de vent arrière de 7 nœuds avec rafales ne soit pas dépassée. L'État belge n'a jamais annulé une instruction écrite ordonnée par l'ancien ministre Bert Anciaux à Belgocontrol et datée du 26 août 2003. J'en cite un court extrait : « Le choix des pistes doit se faire de telle façon que la limite de vent maximum, en particulier de vent arrière, ne soit jamais atteinte. Ce choix doit être fondé sur les prévisions de vitesse maximale de vent et non sur les valeurs de vitesse moyennes. En fonction de la fiabilité des prévisions météo, il convient de prendre une marge appropriée afin d'éviter dans la mesure du possible des changements imprévisibles dans les pistes en usage. »

A l'époque, le ministre Anciaux avait justifié ces instructions en raison de son plan de dispersion. Puisque vous avez abandonné ce plan, il me semble qu'elles doivent être abandonnées aussi.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour appliquer strictement les décisions de justice ?

Comment procéderez-vous pour revenir au système historique, en usage durant 30 ans, sans aucun

enig incident gebruikt wordt?

Waarom maakt het Directoraat-generaal Luchtvaart slechts zelden een proces-verbaal op van de overtredingen die op dat vlak begaan worden?

06.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Met betrekking tot het gebruik van baan 02 heb ik eveneens een vraag over de schriftelijke richtlijn van gewezen minister Anciaux, volgens welke men zich eerder op de weersvoorspellingen dan op de werkelijk gemeten wind dient te baseren. Ik verwijs tevens naar het arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005, waarin gevraagd wordt baan 02 niet op een onrechtmatige, onwettige en buitensporige wijze te gebruiken.

Eerst dacht ik dat u vooruitgang boekte door de keuze van de baan af te stemmen op de windgegevens. In de praktijk is het echter zo dat als er wind voorspeld werd, de baan hoe dan ook gebruikt wordt, ook al blijkt de wind uiteindelijk weg te vallen.

Naast de kwestie van het overvliegen van gemeenten, baart de veiligheid van baan 02/20 mij zorgen. U heeft mij nog altijd niet weten te overtuigen van het feit dat het niet verkieslijk is om het verkeer op baan 02/20 te beperken wegens de specifieke ligging van die baan. Hoe vordert de uitwerking van het vliegrouleplan dat in het verlengde ligt van de maatregelen die in januari genomen werden?

06.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): In augustus 2003 gaf het Directoraat-generaal Luchtvaart Belgocontrol instructie erop toe te zien dat de vastgestelde startwindtolerantiewaarden voor het gebruik van de banen niet overschreden werden. Die instructie kwam er op verzoek van de piloten en stond los van het spreidingsplan van mijn voorganger.

De enige manier om de tolerantiewaarden niet te overschrijden bestaat erin te werken met weersvoorspellingen. Het vergt 20 tot 30 minuten om van baan te veranderen, want de vliegtuigen die moeten landen worden ingedeeld volgens een methode waarbij rekening gehouden wordt met de afstanden en de tijd waarin ze hun traject afleggen.

Men moet er ook rekening mee houden dat de weersvoorspellingen niet altijd juist zijn. De controletoren wijzigt de indeling van de banen, zodra de verkeersolutie dat mogelijk maakt. Men kan dus niet spreken van een overtreding, aangezien Belgocontrol de procedures naleeft, die voor alle banen dezelfde zijn. Het kan gebeuren dat baan 02 niet gebruikt wordt, terwijl dat wel het geval had moeten zijn.

incident ?

Pourquoi les infractions commises en la matière ne sont-elles que rarement constatées par la direction générale des transports aériens ?

06.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Ma question porte également, concernant l'utilisation de la piste 02, sur l'instruction écrite donnée par l'ancien ministre Anciaux selon laquelle il fallait recourir aux prévisions météo plutôt qu'aux vents réellement mesurés.

Je rappellerai aussi l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005 demandant que la piste 02 ne soit pas utilisée de manière abusive, illicite et excessive.

Au départ, j'estimais que vous ameniez le progrès grâce au principe d'aligner le choix de la piste sur les données des vents. En réalité, si l'on prévoit du vent et qu'il n'y en a pas, on utilisera quand même cette piste.

Outre la question du survol de communes, la sécurité de cette piste 02/20 me préoccupe. Vous ne m'avez toujours pas convaincue qu'il n'est pas préférable de limiter le trafic sur la 02/20 en raison de sa configuration particulière.

Où en est l'élaboration du plan des routes aériennes qui doit compléter les mesures décidées en janvier ?

06.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : En août 2003, la DG Transport aérien a donné instruction à Belgocontrol de s'assurer de ne pas dépasser les tolérances de vent arrière fixées pour l'utilisation des pistes. Cette instruction faisait suite à la requête des pilotes et n'était pas liée au plan de dispersion de mon prédécesseur.

La seule manière de ne pas dépasser les tolérances consiste à travailler avec des prévisions météorologiques. Un délai de 20 à 30 minutes est nécessaire pour changer de piste, car les avions qui doivent atterrir sont classés selon une logique qui tient compte des distances et de leur temps de parcours.

Il faut aussi tenir compte du fait que les prévisions météorologiques ne sont pas infaillibles. La tour de contrôle change la configuration de piste dès que l'évolution du trafic le permet. On ne peut donc parler d'infraction, puisque Belgocontrol respecte les procédures, qui sont les mêmes pour toutes les pistes. Il peut arriver que la piste 02 ne soit pas utilisée, alors qu'elle aurait dû l'être.

Tegen eind september worden de resultaten verwacht van de studie met betrekking tot de mogelijke opties rekening houdend van de windnormen en hun impact op de veiligheid, het baangebruik en de geluidsoverlast, waartoe de regering op 19 december beslist heeft.

Mevrouw Snoy kan ik ten slotte antwoorden dat de vliegroutes, overeenkomstig het akkoord in de Ministerraad van 19 december, momenteel door een werkgroep geëvalueerd worden.

Later spreken we opnieuw over dit alles.

06.04 Georges Dallemagne (cdH): Aangezien de systemen veranderd zijn en de rust en de veiligheid van de omwonenden niet langer gegarandeerd zijn, zou men moeten teruggrijpen op een redelijker systeem, dat duidelijker is en waar een groter draagvlak voor bestaat.

06.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik dring erop aan dat de commissie, indien mogelijk in realtime, op de hoogte wordt gehouden van de resultaten van de lopende werkzaamheden. Ik kan aannemen dat men de vluchten pas na een zekere tijdspanne kan aanpassen, daar men zich op weersvoorspellingen van de dag ervoor baseert.

06.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Er wordt niet uitgegaan van voorspellingen van de vorige dag, maar van zo recent mogelijke voorspellingen. De piloten moeten een halfuur voor de landing te horen krijgen op welke baan ze moeten landen. Belgocontrol moet de verkeersleiding dus zodanig organiseren dat alles gebeurt met inachtneming van de veiligheid, wat de topprioriteit is!

We moeten het duidelijk durven zeggen: bij oostenwind moet baan 02 altijd worden gebruikt, omdat 'men' – vult u zelf maar in wie 'men' is – op baan 07 geen ILS wil! Het aanvliegen voor de landing gebeurt dan noodzakelijkerwijs boven de hoofden van de inwoners van Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezenbeek! Ik begrijp de louter politieke bekommernissen, maar ik zal niet aanvaarden dat er op baan 07 toestellen landen zolang de technische uitrusting geen volledige veiligheid garandeert!

06.07 Georges Dallemagne (cdH): Mijn vraag handelt niet over het gebruik van baan 02 bij oostenwind, maar over het gebruik ervan als er geen wind is. Sinds een aantal jaren wordt die baan ten onrechte en zonder reden gebruikt. Ik ben wel bereid om de discussie over het ILS aan te gaan.

06.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Dit moet gewoon aangenomen, en niet bediscussieerd worden!

Les résultats de l'étude sur les options envisageables en fonction des normes de vent et de leur impact sur la sécurité, de l'utilisation des pistes et des nuisances sonores décidée par le gouvernement le 19 décembre sont attendus pour fin septembre.

Enfin, Madame Snoy, les routes de vol font pour le moment l'objet d'une évaluation au sein d'un groupe de travail, conformément à l'accord du Conseil des ministres du 19 décembre.

Nous aurons l'occasion de reparler de tout cela.

06.04 Georges Dallemagne (cdH): Face à des systèmes qui ont changé et ne conviennent plus à la tranquillité ni à la sécurité des riverains, il faudrait en revenir à un système plus raisonnable, mieux compris et mieux accepté.

06.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): J'insiste pour que la commission soit tenue au courant des résultats des travaux en cours, en temps réel si possible. Je comprends qu'il faille un temps d'attente pour modifier les vols, car on se base sur des prévisions météorologiques datant de la veille.

06.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): On ne se base pas sur des prévisions de la veille, mais sur les prévisions les plus récentes possibles. Il faut que les pilotes soient informés de la piste une demi-heure avant l'atterrissage. Belgocontrol doit donc s'organiser pour que tout soit fait dans le respect de la priorité numéro un qu'est la sécurité !

Ayons le courage de le dire clairement : par vent d'est, la piste 02 doit obligatoirement être utilisée, parce qu'« on » — à vous de savoir qui est ce « on » — refuse un ILS sur la piste 07 ! Et les atterrissages doivent se faire obligatoirement au-dessus de la tête des habitants de Woluwé-Saint-Pierre, de Kraainem et de Wezembeek ! Je comprends les préoccupations purement politiques, mais je n'accepterai pas d'atterrissage sur la piste 07 tant que l'équipement technique n'en assure pas la totale sécurité !

06.07 Georges Dallemagne (cdH): Ma question ne porte pas sur l'utilisation de la piste 02 par vent d'Est, mais sur son utilisation sans vent. Depuis plusieurs années, on utilise la piste 02 abusivement et sans raison. Pour l'ILS, je suis prêt à ouvrir la discussion.

06.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Il ne faut pas discuter, mais accepter !

06.09 Georges Dallemagne (cdH): Neen, het is wel belangrijk dat we hierover discussiëren! Ik ga niet akkoord als er sprake is van overmatig gebruik van baan 02. Ik zal die oplossing echter wel goedkeuren als er geen andere optie is.

06.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het is niet mijn bedoeling een bepaalde buurt of mijn eigen Gewest te verdedigen.

We willen niet dat er een groot aantal vliegtuigen boven wijken gaat vliegen waar nog meer mensen wonen dan in de buurten die nu overvlogen worden door toestellen die opstijgen vanop baan 02/20.

Wat mij verontrust zijn de veiligheidsaspecten. Ik denk hierbij aan de incidenten die zich op baan 02/20 hebben voorgedaan.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanvullende indexering voor het wegvervoer" (nr. 12743)

07.01 Josy Arens (cdH): Het is een oud zeer dat de verhoging van de kostprijs voor het wegvervoer wordt doorberekend in de prijzen voor de klanten.

De UPTR (Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers) heeft voorgesteld om een clausule met betrekking tot een aanvullende indexering in de wet van 3 mei 1999 in te schrijven. Indien de vervoersovereenkomst geen indexeringsclausule bevat, zou op die manier de wettelijke indexering, die door het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) zou worden bepaald, van toepassing zijn.

De automatische indexeringsclausule is strijdig met de Europese regelgeving en de vrije mededinging. Zou een dergelijke aanvullende indexeringsclausule dat volgens u ook zijn?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik vrees dat een dergelijke clausule ook in strijd is met de Europese regels op het gebied van de mededinging. Niets verhindert echter de partijen om een duidelijke en rechtmatige indexeringsclausule die stoelt op reële elementen van de kostprijs in de privécontracten op te nemen.

07.03 Josy Arens (cdH): De oplossing waaraan hier wordt gedacht zegt me niet veel. Zolang er geen eensgezindheid is onder de vervoerders, zullen degenen die daarop een beroep doen, niet aan de mededinging kunnen weerstaan.

Het incident is gesloten.

06.09 Georges Dallemagne (cdH) : Non, il importe de discuter ! S'il s'agit d'un usage abusif, je ne suis pas d'accord. Mais j'approuverai cette solution s'il est impossible d'agir autrement.

06.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je ne cherche pas à défendre certains quartiers ni la Région d'où je viens.

Nous ne souhaitons pas que des quantités d'avions survolent les quartiers encore plus densément peuplés que ceux qui le sont à partir de la piste 02/20.

Ce sont les aspects de sécurité qui me préoccupent. Je pense aux incidents qui se sont produits sur la piste 02/20.

L'incident est clos.

07 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indexation supplétive pour le transport par route" (n° 12743)

07.01 Josy Arens (cdH) : Le problème de la répercussion des hausses de coût de revient aux clients du transport par route ne date pas d'hier.

L'UPTR (Union professionnelle du transport et de la logistique) a émis l'idée d'instaurer une clause d'indexation supplétive dans la loi du 3 mai 1999. De cette façon, si aucune clause d'indexation n'est prévue dans le contrat de transport, une indexation légale déterminée par l'Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB) s'appliquerait.

Si la clause d'indexation automatique est contraire aux règles européennes sur la libre concurrence, qu'en est-il selon vous d'une telle clause d'indexation supplétive ?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je crains qu'une telle clause ne soit aussi en contradiction avec les règles européenne en matière de concurrence. Rien ne s'oppose en revanche à ce que, dans les contrats privés, les parties conviennent d'une clause claire et licite d'indexation reposant sur des éléments effectifs du prix de revient.

07.03 Josy Arens (cdH) : Cette ébauche de solution ne me paraît pas prometteuse. Tant qu'il n'y aura pas unanimité parmi les transporteurs, ceux qui y auront recours ne résisteront pas à la concurrence.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betaling van facturen na dertig dagen in de sector van het wegvervoer" (nr. 12744)

08.01 Josy Arens (cdH): De regering had naar aanleiding van een parlementaire vraag in juni 2008 toegegeven dat de facturen voor wegvervoer veel te laat betaald werden. Door die laattijdige betalingen moeten de vervoerders forse bedragen voorschieten, waardoor ze soms bankroet gaan.

De regering opteerde voor een nieuwe gerechtelijke procedure inzake de snellere invordering van de achterstallige betalingen, namelijk de 'summiere rechtspleging om betaling te bevelen'. Wordt die procedure al toegepast?

Zou het niet verstandiger zijn in een specifieke wet te voorzien die beter afgestemd is op de sector van het wegvervoer?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Er zal pas na de verkiezingen van juni over het wetsvoorstel betreffende 'de summiere rechtspleging om betaling te bevelen' gestemd worden. De Raad van State zal om advies gevraagd worden, en vervolgens zal het dossier opnieuw voor een grondige bespreking naar de Kamercommissie voor de Justitie worden verzonden.

Ik denk niet dat er een specifieke wetgeving voor het goederenvervoer over de weg moet worden ingevoerd. Volgens de regering gaat het om een algemeen probleem.

08.03 Josy Arens (cdH): Het wetsvoorstel over het betalingsbevel werd in de plenaire vergadering tegengehouden, wat jammer is, zeker omdat het voorzag in een aparte procedure voor wie het moeilijk heeft.

Kan u ons verzekeren dat die procedure na 7 juni heel snel weer op de agenda zal komen?

Ik blijf niettemin van oordeel dat er een specifiekere procedure voor de sector van het wegtransport moet worden ingevoerd.

08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Dit idee wordt op regeringsniveau gesteund. Ik zal de heer De Clerck met aandrang vragen zo snel mogelijk in een wettelijke verplichting te voorzien.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 12746)

08 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le paiement de factures à 30 jours dans le secteur du transport routier" (n° 12744)

08.01 Josy Arens (cdH) : Le gouvernement avait reconnu, suite à une question parlementaire de juin 2008, la gravité des retards d'encaissement des factures de transport. Ces retards obligent les transporteurs à préfinancer des montants importants, ce qui les mène parfois à la faillite.

Le gouvernement avait opté pour une nouvelle procédure judiciaire de recouvrement accélérée des arriérés de paiement – la « procédure sommaire d'injonction de payer ». Où en est l'application de cette procédure ?

Ne serait-il pas plus judicieux de prévoir une loi spécifique, mieux adaptée aux réalités du secteur du transport ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le vote sur la proposition de loi concernant la « procédure sommaire d'injonction de payer » a été reporté après les élections de juin. L'avis du Conseil d'État sera sollicité et le dossier sera ensuite renvoyé en commission de la Justice de la Chambre pour un débat plus approfondi.

Je ne pense pas qu'il faille prévoir une législation particulière au transport routier de marchandises. Le gouvernement considère qu'il s'agit d'un problème d'ordre général.

08.03 Josy Arens (cdH) : La proposition de loi portant l'injonction de payer a été bloquée en plénière, ce qui est d'autant plus regrettable qu'elle prévoyait une procédure distincte pour les personnes en difficulté.

Pouvez-vous me garantir que cette procédure reviendra très vite après le 7 juin ?

Il faudrait malgré tout établir une procédure plus spécifique au secteur du transport routier.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Au niveau gouvernemental, cette idée recueille un appui favorable. J'insisterai auprès de M. De Clerck pour que nous ayons, le plus vite possible, une obligation légale.

L'incident est clos.

09 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépasser pour les poids lourds" (n° 12746)

09.01 Josy Arens (cdH): Tijdens de vorige regeerperiode heeft België een inhaalverbod voor vrachtwagens ingevoerd op autosnelwegen met tweemaal twee rijstroken, evenals een inhaalverbod bij neerslag.

Worden die regels door de Europese Unie opgelegd? Wat waren de resultaten van het overleg met de betrokken sectoren? Werden die regels geëvalueerd? Wat zijn de resultaten inzake kennis en naleving van die regels door de buitenlandse chauffeurs en wat betreft de aanpassing aan de verkeerssituatie en de invloed op de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid is er wat dat betreft voorstander van dat het oude systeem, dat overeenstemt met de elders in Europa toegepaste regels, opnieuw wordt ingevoerd. Alleen de Gewesten hebben een aantal opmerkingen, omdat de signalisatie die een jaar geleden werd aangebracht, weer vervangen zou moeten worden. De werkgroep Zwaar Wegverkeer, die het advies van de Federale Commissie heeft voorbereid, heeft gesuggereerd dynamische verkeersborden te gebruiken, opdat het inhaalverbod enkel wanneer nodig van kracht zou zijn. Op dit ogenblik is de situatie qua verkeersborden complex, en stemt ze niet overeen met de situatie in het buitenland, terwijl een op de twee vrachtwagenbestuurders geen Belg is!

Gelet op het grote aantal buitenlandse chauffeurs op onze wegen wenste de werkgroep dat België geen andere regelgeving zou instellen dan de buurlanden. Het inhaalverbod lijkt volgens de werkgroep gunstiger voor de mobiliteit en de doorstroming van het autoverkeer dan voor de verkeersveiligheid. De werkgroep meent dat de vrachtwagens die op de rechterrijstrook moeten rijden, de auto's niet meer genoeg ruimte laten om in te voegen of een afrit te nemen. Tot slot is er de complexiteit van de regelgeving, met een algemeen verbod behalve op plaatsen waar inhalen toegestaan is, die de naleving van de regels moeilijk en de opdracht van de politie ingewikkeld maakt.

Ik wil overleggen met de Gewesten op grond van de conclusies van de Federale Commissie. Zij moeten ermee instemmen om de aanwijzingsborden waarbij inhalen wordt toegestaan, te vervangen door – liefst dynamische – verbodsborden.

De Gewesten passen de algemene voorschriften op het terrein toe door middel van een aangepaste signalisatie. Zij bepalen waar en wanneer een verbod aan de orde is, afhankelijk van de

09.01 Josy Arens (cdH): La Belgique a instauré, sous la précédente législature, une interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes à deux fois deux bandes, et de dépassement par temps de précipitations.

Ces règles sont-elles dictées par l'Union européenne? Quels ont été les résultats des concertations avec les secteurs professionnels concernés? Une évaluation de ces règles a-t-elle eu lieu? Quels sont les résultats en matière de connaissance et de respect de celles-ci par les chauffeurs étrangers, d'adaptation aux conditions du trafic et d'impact sur la mobilité du trafic et la sécurité routière?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Dans ce domaine, la Commission fédérale pour la Sécurité routière est favorable à un retour à l'ancien système, qui correspond à ce qui est d'application ailleurs en Europe. Les seules remarques viennent des Régions, confrontées au changement de la signalisation mise en place voici un an. Le groupe de travail « poids lourds », qui a préparé l'avis de la Commission fédérale, a suggéré des panneaux à message variable, afin que l'interdiction de dépassement ne soit d'application que si c'est nécessaire. Actuellement, la signalisation est complexe et ne correspond pas à la situation à l'étranger, alors qu'un conducteur de camion sur deux n'est pas belge!

Le groupe de travail n'a pas souhaité que la Belgique prévoie une autre réglementation que les pays voisins, vu le grand nombre de chauffeurs étrangers qui circulent chez nous. L'interdiction de dépassement lui semble plus favorable à la mobilité et à la fluidité des voitures qu'à la sécurité routière. À son estime, les poids lourds, qui doivent rouler sur la bande de droite, ne laissent plus assez d'espace aux voitures pour s'insérer ou prendre une sortie d'autoroute. La complexité de la réglementation, enfin, qui stipule qu'il y a interdiction sauf là où s'est autorisé, rend le respect de celle-ci difficile et complique la tâche de la police.

Sur la base des conclusions de la Commission fédérale, je veux me concerter avec les Régions. Il faut leur accord pour changer les panneaux autorisant le dépassement par des panneaux d'interdiction, de préférence à message variable.

Les Régions appliquent les règles générales sur le terrain via une signalisation adéquate. Il leur appartient de déterminer les endroits et les périodes où une interdiction s'impose, en fonction de

verkeersdrukte.

l'intensité du trafic.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herziening van de boetecatalogus" (nr. 12814)

10 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la révision du catalogue des amendes" (n° 12814)

10.01 Josy Arens (cdH): De boetecatalogus is een lijst van de boeten voor elke overtreding van de verkeersreglementering met betrekking tot het personen- en goederenvervoer. Die catalogus werd vernieuwd in 2007 en moest voor een logischer verband tussen het bedrag van de boete en de ernst van de overtreding zorgen. Die lijst lijkt soms echter op een pietluttige manier te worden toegepast. Vindt u dat met de herziening van 2007 het verwachte resultaat werd bereikt? Na afloop van de betoging van de vervoerders van 18 juni 2008 heeft u zich ertoe verbonden de catalogus te herzien. Hoe zit het daarmee?

10.01 Josy Arens (cdH): Le catalogue des amendes est une liste qui reprend les amendes pour chaque infraction à la réglementation routière pour le transport de personnes et de marchandises. Renouvelée en 2007, elle avait pour objectif d'introduire plus de logique entre le montant des amendes et la gravité des infractions. Il semble que cette liste soit parfois appliquée de manière tatillonne. Estimez-vous que la révision en 2007 a atteint le résultat escompté? À l'issue de la manifestation des transporteurs du 18 juin 2008, vous vous êtes engagé à revoir ce catalogue. Où en est-on?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De sinds 2007 van toepassing zijnde boetecatalogus bereikt ontegensprekelijk zijn doelstellingen. Dankzij de nieuwe opmaak wordt er ook beter gebruik van gemaakt. De boeten zijn veel meer aangepast aan de ernst van de overtreding. Wat de overtredingen inzake de rust- en rijtijden betreft, beschikt België over het meest gedifferentieerde systeem in de Europese Unie. Naast de beroepsorganisaties hebben echter ook de controlediensten suggesties gedaan om het systeem te verbeteren. Ik zal ze in samenspraak met de sector grondig onderzoeken.

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Le catalogue des amendes d'application depuis 2007 a atteint indiscutablement ses objectifs. La nouvelle présentation a amélioré son utilisation. Les amendes sont beaucoup mieux adaptées à la gravité de l'infraction. La Belgique dispose maintenant, pour les infractions aux temps de conduite et de repos, du système le plus différencié dans l'Union européenne. Cependant, à côté des organisations professionnelles, les services de contrôle m'ont aussi fourni des suggestions pour l'améliorer. Je le soumettrai à une enquête approfondie en concertation avec le secteur.

Volgens de beroepsorganisaties zou de herziening van de catalogus van de boeten inzake de technische controle langs de weg en inzake het ADR-vervoer prioritair moeten zijn. Wat de technische controle langs de weg betreft, werd er een technische werkgroep opgericht. Op grond van de opmerkingen van die werkgroep zal mijn administratie een ontwerp van herziening uitwerken dat vervolgens in de werkgroep zal worden besproken. Wat het ADR-vervoer betreft, past mijn administratie momenteel de wijzigingen van de reglementering voor 2009 in de Belgische regelgeving in.

Op 23 maart jongstleden werden de beroepsorganisaties verzocht hun opmerkingen mee te delen. Ik zal de catalogus zoals die zal worden aangepast ter herziening voorleggen. Bovendien zal ik de controlediensten de nodige instructies geven om de catalogus in alle omstandigheden op een correcte manier toe te

Les organisations professionnelles trouvent prioritaire une révision du catalogue des amendes en matière de contrôle technique le long de la route et en matière de transport ADR. En ce qui concerne le contrôle technique le long de la route, un groupe technique a été constitué. Sur la base de ses remarques, mon administration réalisera un projet de révision qui sera ensuite discuté au sein du groupe de travail. En ce qui concerne le transport ADR, mon administration est occupée à intégrer dans la réglementation belge les modifications de la réglementation pour 2009.

Le 23 mars dernier, les organisations professionnelles ont été invitées à exprimer leurs remarques. Je soumettrai à révision le catalogue tel qu'il sera adapté.

De plus, je donnerai les instructions nécessaires aux services de contrôle afin d'appliquer le catalogue d'une manière correcte en toute

passen.

10.03 Josy Arens (cdH): Het verheugt me dat de minister rekening houdt met de opmerkingen van de beroepsorganisaties.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rol van de Deposito- en Consignatiekas" (nr. 12815)

11.01 Josy Arens (cdH): Wegens de financiële crisis staan de banken weigerachtig tegenover kredietaanvragen. Dat doet problemen rijzen in verband met de vervoersvergunningen, aangezien de vervoerders een bank of verzekeringsmaatschappij moeten vinden die ermee instemt om zich borg te stellen voor de voertuigen. Wat vindt u van het voorstel van de UPTR (Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers), die zou willen dat het bewijs van borgstelling door de Deposito- en Consignatiekas (DCK) zou kunnen worden afgegeven wanneer de vervoerder het bedrag waarin de wet voorziet deponeert?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik onderschrijf de analyse van de heer Arens: de banken staan wantrouwig tegenover de sector. Ik heb mijn administratie gevraagd dringend het nodige te doen om het via een wijziging van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg opnieuw tijdelijk mogelijk te maken het bedrag van de borgtocht bij de Deposito- en Consignatiekas te deponeren.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele vrijstelling van rij- en rusttijdcontroles voor het niet-professionele vervoer van materiaal van en naar jeugdkampen" (nr. 13014)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Controles op de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs blijven nodig, zo blijkt uit recente cijfers.

Geregeld huren jeugdbewegingen een vrachtwagen om naar de kampplaats te rijden. Volgens de Europese en Belgische wetgeving zijn zij dan ook gebonden door de rij- en rusttijden. Elke bestuurder van een voertuig uitgerust met een digitale tachograaf is verplicht een persoonlijke

circonstance.

10.03 Josy Arens (cdH): Je me réjouis d'apprendre que le ministre tient compte des remarques des professionnels.

L'incident est clos.

11 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rôle de la Caisse des Dépôts et Consignations" (n° 12815)

11.01 Josy Arens (cdH): La crise financière a rendu les banques frileuses face aux demandes de crédits. Cela pose problème pour les licences de transport, puisque les transporteurs doivent trouver une banque ou une compagnie d'assurance qui accepte de se porter caution pour les véhicules. Que pensez-vous de la proposition de l'UPTR (Union professionnelle du transport et de la logistique), qui voudrait que l'attestation de cautionnement puisse être délivrée par la Caisse des dépôts et consignations (CDC), contre le dépôt par le transporteur du montant prévu par la loi ?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Je partage l'analyse de M. Arens: les organismes bancaires sont méfiants à l'encontre du secteur. J'ai demandé à mon administration de faire le nécessaire d'urgence afin de réintroduire provisoirement, via une modification de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de marchandises par la route, la possibilité de déposer le montant du cautionnement auprès de la CDC.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'éventuelle exemption du contrôle des temps de conduite et de repos pour le transport non professionnel de matériel pour des camps de jeunes" (n° 13014)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le contrôle des temps de conduite et de repos des chauffeurs de camions demeure nécessaire, ainsi qu'en témoignent les chiffres récents.

Il arrive régulièrement que des mouvements de jeunesse louent un camion pour se rendre au lieu de leur camp. Conformément aux législations européenne et belge, ils sont tenus de respecter les temps de conduite et de repos. Tout conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique

bestuurderskaart te gebruiken. Er bestaan enkele uitzonderingen waarvoor het vervoer niet onderworpen is aan de rij- en rusttijdcontrole.

Vorig jaar zei de minister dat de vrijstellingen van toepassing zouden kunnen zijn voor jeugdbewegingen voor voertuigen van maximum 7,5 ton die gebruikt worden voor niet-commercieel gelegenheidsvervoer. Hij zou dit bepleiten op Europees niveau. Een jaar later duiken bij de jeugdbeweging, in de aanloop naar de zomerkampen, weer dezelfde vragen op. Kan de staatssecretaris ondertussen duidelijkheid verschaffen? De jeugdbewegingen willen immers, zonder de wet te overtreden, zoveel mogelijk nodeloze kosten en administratieve rompslomp vermijden.

In welke gevallen zijn de jeugdbewegingen vrijgesteld van de aanschaf van een bestuurders- of bedrijfskaart? Kan zo een bedrijfskaart sowieso verplicht worden gesteld voor jeugdbewegingen, vermits het in hun geval toch niet gaat om ondernemingen? Kan er geen oplossing worden gevonden voor de gevallen waar de verplichting van een bedrijfskaart geldt, bijvoorbeeld verhuurfirma's die een bedrijfskaart mee leveren bij elke verhuring? Zijn er op Europees vlak mogelijkheden om gelegenheidstransporten expliciet aan de bestaande lijst van vrijstellingen toe te kunnen voegen?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De uitzonderingen inzake de toepassing van de rij- en rusttijden en de verplichting tot het gebruik van de tachograaf worden bepaald door de Europese verordening 561/2006. België heeft de uitzonderingen hierop middels artikel 6 van het KB van 9 april 2007 van kracht verklaard op het Belgische grondgebied. De enige uitzondering die in dit kader van toepassing zou kunnen zijn, betreft die voor de voertuigen voor het niet-commercieel goederenvervoer, maar die geldt slechts voor voertuigen waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt. Boven deze gewichtslimiet is er toch al sprake van behoorlijk zware bedrijfsvoertuigen, zodat ik me afvraag of het - met het oog op de verkeersveiligheid - verantwoord zou zijn dat een gelegenheidschauffeur een transport zou uitvoeren waarvoor een beroepschauffeur de bepalingen inzake de rij- en rusttijden wel moet respecteren. Dit geldt des te meer voor lidstaten waar de afstand van een traject vaak een veelvoud is van de trajecten in ons land.

Ik denk dan ook niet dat dergelijke lidstaten bereid

est tenu d'utiliser une carte de conducteur personnelle. Le contrôle des temps de conduite et de repos connaît quelques exceptions.

Le ministre a déclaré l'année dernière que les exemptions pourraient s'appliquer aux mouvements de jeunesse pour des véhicules de maximum 7,5 tonnes utilisés dans le cadre d'un transport occasionnel non commercial. Il allait plaider pour cette possibilité au niveau européen. Un an plus tard, les mouvements de jeunesse se posent à nouveau les mêmes questions, dans la perspective des camps d'été. Le secrétaire d'État pourrait-il aujourd'hui faire la clarté en la matière? Les mouvements de jeunesse souhaitent en effet éviter autant que possible les frais inutiles et les tracasseries administratives, sans enfreindre la loi.

Dans quels cas les mouvements de jeunesse sont-ils exemptés de l'acquisition d'une carte de conducteur ou d'entreprise? Une telle carte d'entreprise peut-elle être imposée d'office aux mouvements de jeunesse, étant donné qu'en ce qui les concerne, il n'est nullement question d'entreprises? Une solution ne pourrait-elle être trouvée pour les cas où l'obligation d'une carte d'entreprise est en vigueur, comme, par exemple, pour les firmes de location qui fournissent une carte d'entreprise lors de chaque location? Des possibilités sont-elles prévues au niveau européen pour ajouter explicitement les transports occasionnels à la liste existante d'exemptions?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Le règlement européen 561/2006 définit les exceptions concernant l'application des temps de conduite et de repos et l'utilisation obligatoire du tachygraphe. La Belgique a fait entrer en vigueur sur son territoire les exceptions au règlement par le biais de l'article 6 de l'arrêté royal du 9 avril 2007. La seule exception qui pourrait être applicable dans ce cadre concerne les véhicules pour le transport non commercial de marchandises mais elle ne s'applique qu'aux véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 7,5 tonnes. Au-delà de cette limite de poids, il est déjà question de véhicules utilitaires relativement lourds, de sorte que je me demande s'il serait justifié - dans le cadre de la sécurité routière - qu'un conducteur occasionnel effectue un transport pour lequel un chauffeur professionnel doit effectivement respecter les dispositions en matière de temps de conduite et de repos. Cette règle se justifie d'autant plus pour les États membres où les distances d'un trajet sont infiniment plus longues que dans notre pays.

Dès lors, je ne pense pas que ces États membres

zullen zijn zulke transporten vrij te stellen. De heer Van den Bergh moet zich afvragen of 61 euro voor een bestuurderskaart die vijf jaar geldt, te veel is om de verkeersveiligheid te verzekeren.

Bovendien legt de reglementering de bedrijfskaart niet expliciet op. In voorliggend geval gebruikt de bestuurder de kaart maar een paar keer per jaar. Het geheugen van de kaart is dan groot genoeg om alle gegevens over de houder van de kaart op te slaan. De gegevens moeten twee jaar worden bewaard en de controle daarop kan perfect gebeuren door de bestuurderskaart te lezen. Een bedrijfskaart is bij gelegenheidstransport dus niet verplicht.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik begrijp dat de staatssecretaris geen ruimere uitzonderingen zal bepleiten op Europees niveau. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid is dat ook begrijpelijk. Het is belangrijk dat jeugdbewegingen het reglement goed kennen zodat zij weten binnen welk kader zij kunnen opereren.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'legale' radarverklikker" (nr. 12981)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Detectoren die de signalen van politieradars kunnen ontdekken, zijn in ons land en in het grootste deel van Europa strikt verboden. De zogenaamde Mini Coyote - de Franse radarverklikker die gebruik maakt van meldingen van collega-automobilisten en van een database met de locatie van alle vaste radars en flitspalen in Europa - lijkt echter perfect legaal te zijn en zou vanaf mei 2009 in België te koop zijn. Kan de minister dit bevestigen? Hoe staat hij tegenover dit apparaat? En als de Mini Coyote toch illegaal wordt bevonden, zal de staatssecretaris dan stappen ondernemen tegen het gebruik ervan op de Belgische wegen?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik kan de verkoop van de Mini Coyote bevestigen noch ontkennen. Het valt niet uit te sluiten dat landgenoten zich al een toestel hebben aangeschaft via internet. Volgens informatie op internet werkt het toestel op basis van een regelmatig aangepaste databank, waarin onder

seront disposés à exempter de tels transports. M. Van den Bergh doit se poser la question de savoir si un prix de 61 euros pour l'acquisition d'une carte de conducteur valable cinq ans est trop élevé pour garantir la sécurité routière.

En outre, la réglementation n'impose pas explicitement la carte d'entreprise. En l'espèce, le conducteur n'utilise la carte que quelques fois par an. La mémoire de la carte est dans ce cas suffisamment grande pour stocker toutes les données relatives à son détenteur. Les données doivent être conservées deux ans et le contrôle de celles-ci peut parfaitement s'effectuer par la lecture de la carte de conducteur. Une carte d'entreprise n'est donc pas obligatoire pour les transports occasionnels.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): J'en déduis que le secrétaire d'État ne se fera pas l'avocat de plus larges exceptions à l'échelon européen. Du point de vue de la sécurité routière, cette approche se justifie parfaitement. Il est important que les mouvements de jeunesse connaissent bien le règlement et sachent dans quel cadre ils peuvent opérer.

L'incident est clos.

13 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le détecteur de radar 'légal'" (n° 12981)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Contrairement aux détecteurs capables de déceler les signaux des radars de la police, strictement interdits dans notre pays ainsi que dans la majeure partie de l'Europe, le système français d'annonce des radars "Mini Coyote" se fonde sur les notifications d'autres automobilistes et sur une base de données où sont répertoriés les emplacements de tous les radars fixes en Europe. Ce dispositif semble tout à fait légal et serait en vente en Belgique à partir de ce mois de mai. Le ministre peut-il confirmer cet état de fait? Quelle est sa position face à cet appareil? Dans l'hypothèse où le Mini Coyote serait déclaré illégal, le secrétaire d'État entreprendra-t-il des démarches en vue de lutter contre son utilisation sur les routes de Belgique?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je ne puis ni confirmer ni démentir la vente d'appareils Mini Coyote. Il n'est pas à exclure que des compatriotes en aient fait l'acquisition sur internet. Selon les informations parues sur internet, l'appareil fonctionne sur la base d'une banque de données régulièrement mise à jour indiquant

meer de locaties van de vaste camera's en de plaatsen waar mobiele snelheidscontroles worden uitgevoerd, zijn opgenomen. Het systeem detecteert de geplaatste camera's niet en verhindert of bemoeilijkt evenmin de werking ervan. De Mini Coyote werkt volgens hetzelfde principe als een gps en voegt daaraan de locaties van de mobiele snelheidscontroles toe. Het toestel bundelt alle informatie die vrij mag worden verstrekt - bijvoorbeeld via radio en gsm - over de plaatsen waar men de snelheid controleert.

Als de informatie op internet strookt met de waarheid, dan is het toestel perfect legaal. Aangezien gevaarlijke punten de uitgelezen plaats zijn om snelheidscontroles uit te voeren, kan dit apparaat er misschien zelfs toe bijdragen dat de snelheidslimiet op die plaatsen beter wordt gerespecteerd.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): Ik treed de visie van de staatssecretaris bij. De verkeersveiligheid op bepaalde knooppunten kan inderdaad verbeteren door het legale gebruik van zo een toestel. Verkeersveiligheid is geen kwestie van boetes, maar van preventief trager rijden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.48 uur.

notamment l'emplacement des radars fixes et les sites où sont effectués des contrôles de vitesse mobiles. Le système ne détecte pas les radars installés et ne complique ni n'entrave leur fonctionnement. Le Mini Coyote fonctionne selon le même principe qu'un GPS, en y ajoutant les sites où s'effectuent des contrôles de vitesse mobiles. L'appareil regroupe toutes les informations pouvant être diffusées librement – par exemple par radio ou par GSM – concernant les endroits où la vitesse est contrôlée.

Si les informations publiées sur internet sont correctes, l'appareil est parfaitement légal. Les points dangereux de la circulation étant précisément ceux où les contrôles de vitesse sont les plus opportuns, cet appareil peut même contribuer à un meilleur respect des limitations de vitesse qui y sont d'application.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): Je partage le point de vue du secrétaire d'État. L'utilisation légale d'un tel appareil est en effet de nature à améliorer la sécurité routière au niveau de certains nœuds routiers. La prévention et, partant, une conduite moins rapide renforcent davantage la sécurité routière que les amendes.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 48.