



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

22-06-2009

namiddag

lundi

22-06-2009

après-midi

INHOUD

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aandachtspunten voor de toekenning van rijgeschiktheidsattesten door het CARA" (nr. 13073)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 3

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een eventueel ontslagplan bij Brussels Airport Company" (nr. 13234)

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het personeel van BAC" (nr. 13850)

Sprekers: **Karine Lalieux, Ine Somers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 4

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische eigenschappen waardoor de camera's aan rode lichten niet kunnen flitsen onder dertig kilometer per uur" (nr. 13284)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "roodlichtcamera's" (nr. 13555)

Sprekers: **Valérie De Bue, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 7

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de reeds zeer ver gevorderde bouw van de lowcostterminal op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 13372)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vordering in kort geding tegen de lowcostterminal in Brussel" (nr. 13502)

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

SOMMAIRE

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les priorités en matière d'octroi d'attestations d'aptitude à la conduite par le CARA" (n° 13073)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 3

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un éventuel plan de licenciement à Brussels Airport Company" (n° 13234)

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le personnel de la BAC" (n° 13850)

Orateurs: **Karine Lalieux, Ine Somers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 4

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les caractéristiques techniques qui empêchent les caméras placées aux feux rouges de flasher en dessous des trente kilomètres par heure" (n° 13284)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les caméras installées aux feux rouges" (n° 13555)

Orateurs: **Valérie De Bue, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Questions jointes de 7

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction déjà très avancée du terminal low cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13372)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'action en référé contre le terminal low cost à Bruxelles" (n° 13502)

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

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeval in het station van Dinant" (nr. 13436)	11	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident survenu en gare de Dinant" (n° 13436)	11
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 van Brussels Airport op 24 mei 2009" (nr. 13391)	13	- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National le 24 mai 2009" (n° 13391)	13
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het merkwaardig gebruik van de banen op de luchthaven van Brussel-Nationaal sinds begin 2009" (nr. 13752)	13	- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les curieuses utilisations des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National depuis le début de 2009" (n° 13752)	13
<i>Sprekers:</i> Georges Dallemagne, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Georges Dallemagne, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande uitbreiding van de openingsuren van de autokeuringsstations" (nr. 13415)	14	Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet d'extension des heures d'ouverture des centres de contrôle technique automobile" (n° 13415)	14
<i>Sprekers:</i> François Bellot, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> François Bellot, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 22 JUNI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 22 JUIN 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.42 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Vraag nr. 12655 van de heer Logghe is omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aandachtspunten voor de toekenning van rijgeschiktheidsattesten door het CARA" (nr. 13073)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Deze vraag gaat over een vrij specifieke aangelegenheid, die echter wel belangrijk is voor wie ermee wordt geconfronteerd.

Personen met een beperking ten gevolge van een chronische ziekte of handicap moeten periodiek hun rijbewijs hernieuwen. Daarvoor moeten ze een medisch onderzoek ondergaan.

Vroeger leverde enkel het CARA deze attesten af, vandaag kunnen de meeste kandidaten in principe bij behandelende artsen of specialisten terecht. In de praktijk willen heel wat artsen echter geen rijgeschiktheidsattest afleveren, omdat ze vrezen aansprakelijk te worden gesteld, zodat men toch een beroep moet doen op het CARA.

De medische onderzoeken van het CARA worden afgenomen in Brussel, wat een hele reis betekent voor mensen met een chronische ziekte. Zij zouden gebaat zijn bij regionaal georganiseerde onderzoeken op bepaalde tijdstippen. Voor de

La réunion publique est ouverte à 14 h 42 par M. François Bellot, président.

Le **président** : La question n° 12655 de M. Logghe est transformée en question écrite.

01 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les priorités en matière d'octroi d'attestations d'aptitude à la conduite par le CARA" (n° 13073)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Cette question concerne un problème très spécifique qui est toutefois important aux yeux des personnes qui y sont confrontées.

Les personnes souffrant d'une maladie chronique ou d'un handicap doivent périodiquement renouveler leur permis de conduire. À cet effet, elles doivent subir un examen médical.

Auparavant, seul le CARA délivrait les attestations. Aujourd'hui, la plupart des candidats peuvent en principe s'adresser à leur médecin traitant ou aux spécialistes qu'ils consultent. Dans la pratique, de nombreux médecins refusent toutefois de délivrer une attestation d'aptitude à la conduite, parce qu'ils craignent que leur responsabilité puisse être mise en question. Par conséquent, les personnes concernées doivent malgré tout passer par le CARA.

Les examens médicaux du CARA sont organisés à Bruxelles, ce qui oblige certaines personnes atteintes d'une maladie chronique à accomplir un long déplacement. Ces personnes auraient donc intérêt à ce que ces examens soient organisés à

praktijktests bestaat deze regeling al.

l'échelon des Régions et à des dates bien spécifiques. Un tel règlement existe déjà pour les examens pratiques.

Een ander probleem zijn de lange wachttijden, wat vooral een probleem is voor iemand wiens fysieke of psychische toestand op een gegeven moment niet meer beantwoordt aan de minimumnormen. Die moet zijn rijbewijs binnen de vier dagen inleveren en moet buiten de wettelijke termijn nog drie à vier maanden wachten voor hij bij CARA terecht kan. Mobiliteit is nochtans erg belangrijk voor de zelfstandigheid van mensen met een chronische ziekte.

Autre problème : les longs délais d'attente qui posent essentiellement un problème aux personnes dont l'état de santé physique ou psychique ne répond plus, à un moment donné, aux normes minimales. Ces personnes sont tenues de restituer leur permis de conduire dans un délai de quatre jours et elles doivent encore attendre trois, voire quatre mois en dehors du délai légal avant de pouvoir s'adresser au CARA. Or la mobilité revêt une importance majeure pour l'autonomie des personnes atteintes d'une maladie chronique.

Is het niet mogelijk om met de minister van Volksgezondheid een initiatief uit te werken waardoor artsen en specialisten meer vertrouwd raken met het toekennen van rijgeschiktheidsattesten? Ik stelde deze vraag al aan de minister van Volksgezondheid, die mij antwoordde dat ze de artsen daartoe niet kan verplichten, maar dat ze zou overleggen met de staatssecretaris over het stimuleren van de artsen.

N'est-il pas envisageable de prendre avec la ministre de la Santé publique une initiative pour permettre aux médecins et aux spécialistes de se familiariser davantage avec la délivrance d'attestations de voyage ? J'ai déjà posé cette question à la ministre de la Santé publique qui m'a répondu qu'elle ne peut y contraindre les médecins mais que, s'agissant de les stimuler, elle se concerterait avec le secrétaire d'État.

Is de staatssecretaris er voorstander van om de medische onderzoeken periodiek regionaal te organiseren? Acht hij een initiatief hiertoe haalbaar?

Le secrétaire d'État est-il favorable à l'organisation périodique, à l'échelon régional, d'examens médicaux. Pense-t-il qu'une initiative puisse être prise à cet égard ?

Welke maatregelen kunnen er worden genomen om de wachttijden te verkorten.

Quelles mesures peuvent être prises pour raccourcir les délais ?

Eerder zegde de staatssecretaris toe de kostprijs van de periodieke rijbewijzen te verlagen. Wat is de stand van zaken?

Le secrétaire d'État s'était engagé précédemment à réduire le coût des permis de conduire périodiques. Où en est-on ?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Nederlands): Het is essentieel dat de artsen voldoende op de hoogte zijn van de medische criteria met betrekking tot het rijbewijs, onder meer wat de gevolgen van bepaalde medische aandoeningen op de rijgeschiktheid betreft. Bij twijfel zijn de artsen inderdaad veelal geneigd de beslissing over te laten aan het CARA. Ik zie dit niet zozeer als het ontlopen van verantwoordelijkheid, maar wel als een beroep willen doen op een gespecialiseerd centrum.

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il est capital que les médecins soient suffisamment informés des critères médicaux applicables au permis de conduire, entre autres en ce qui concerne les effets de certaines affections médicales sur l'aptitude à la conduite. En cas de doute, les médecins sont effectivement enclins, en règle générale, à laisser le soin au CARA de trancher. Je ne considère pas qu'ils se soustraient ainsi à leur responsabilité. Je considère plutôt que cette attitude traduit leur volonté de faire appel à un centre spécialisé.

De informatiecampagne voor de artsen moet nieuw leven worden ingeblazen, hetzij via het verspreiden van folders, hetzij via het op poten zetten van bijscholingsessies.

La campagne d'informations pour les médecins doit être relancée, soit par la distribution de dépliants, soit par la mise sur pied de cours de recyclage.

Het CARA krijgt steeds meer klanten over de vloer. De activiteit is voornamelijk in Brussel

Le nombre de clients s'adressant au CARA est en augmentation constante. Les activités sont

gecentraliseerd, maar er kan ook gebruik worden gemaakt van lokale centra. Er wordt gestreefd naar een verdere decentralisatie en naar een verkorting van de wachtermijnen, maar dit vergt natuurlijk een verhoging van de middelen. De dienstverlening van het CARA is volledig gratis. Het BIVV onderzoekt nu waar die bijkomende middelen kunnen worden gevonden, teneinde de wachttijden via bijkomende aanwervingen gevoelig te verkorten.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is inderdaad van cruciaal belang dat de wachttijden zo snel mogelijk verkort worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13124 van de heer Baeselen wordt uitgesteld en vraag nr. 13141 van de heer Crucke wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een eventueel ontslagplan bij Brussels Airport Company" (nr. 13234)
- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het personeel van BAC" (nr. 13850)

02.01 Karine Lalieux (PS): Het gerucht doet de ronde dat er een plan zou bestaan om 150 à 250 werknemers bij Brussels Airport Company te ontslaan. Kan u het bestaan van dat plan bevestigen, en wat houdt het precies in? Wat is het standpunt van de regering in dit dossier?

02.02 Ine Somers (Open Vld): Bij de Brussels Airport Company (BAC) werkt een zevenhonderdtal personeelsleden, waarvan vierhonderd contractuelen en driehonderd statutairen. Er heerst bij hen momenteel grote bezorgdheid omdat er volop sprake is van een nakende saneringsoperatie waarbij een tweehonderdtal personeelsleden zou moeten afvloeien. Dit saneringsplan stond op de agenda van de ondernemingsraad van 15 mei, maar werd uiteindelijk uitgesteld.

Kan de staatssecretaris dit saneringsplan toelichten? Hoeveel banen staan er bij BAC op de tocht? Wordt er gezorgd voor alternatieve tewerkstelling? Hoe worden de rechten van de statutaire personeelsleden gevrijwaard?

02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans):

principalement centralisées à Bruxelles mais il est également possible de s'adresser aux centres locaux. L'objectif est de poursuivre la décentralisation et de réduire les délais d'attente, ce qui nécessite évidemment une augmentation des moyens. Les services fournis par le CARA sont gratuits. L'IBSR cherche actuellement à dégager des moyens supplémentaires afin de réduire considérablement les délais d'attente en embauchant du personnel supplémentaire.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est en effet essentiel de réduire au maximum les délais d'attente.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 13124 de M. Baeselen est reportée et la question n° 13141 de M. Crucke est transformée en question écrite.

02 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un éventuel plan de licenciement à Brussels Airport Company" (n° 13234)
- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le personnel de la BAC" (n° 13850)

02.01 Karine Lalieux (PS): Des rumeurs font état d'un plan de licenciement qui toucherait 150 à 250 travailleurs de *Brussels Airport Company*. Confirmez-vous ce plan et en connaissez-vous la teneur? Quelle est la position du gouvernement?

02.02 Ine Somers (Open Vld): La BAC occupe sept cents personnes dont quatre cents contractuels et trois cents statutaires. Ces personnes sont actuellement en proie à une grande inquiétude en raison d'un dégraissage imminent qui devrait aboutir à deux cents départs naturels. Ce plan d'assainissement était à l'ordre du jour du conseil d'entreprise du 15 mai mais il a été finalement reporté.

Le secrétaire d'État pourrait-il exposer la teneur de ce plan d'assainissement? Combien d'emplois devraient-ils être supprimés à la BAC? Les travailleurs licenciés se verront-ils proposer un autre emploi? Comment les droits des membres du personnel statutaires seront-ils préservés?

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en

De raad van bestuur van Brussels Airport Company heeft nog niets beslist over een eventueel afvloeiingsplan. In de huidige crisiscontext gaat de luchthavendirectie wel na over welke mogelijkheden ze beschikt om, eventueel via een herstructurering, de forse inkomstendaling te counteren.

(Nederlands) En wat dit in de huidige economische omstandigheden wil zeggen, weet u maar al te goed!

(Frans) De overheid is als minderheidsaandeelhouder vertegenwoordigd in de raad van bestuur van die privéonderneming. De vertegenwoordigers van de overheid moeten erop toezien dat de beslissingen van de raad niet strijdig zijn met de belangen van de Belgische Staat. Ik zal er bijgevolg op toezien dat de luchthaven over het nodige personeel beschikt om haar verplichtingen na te komen, die bepaald worden door Europese regels en door de exploitatievergunningen.

(Nederlands) Ik kan vandaag geen details geven over het aantal personeelsleden dat bij deze operatie betrokken is, eenvoudigweg omdat daarover nog niets bekend is. De directie van BAC heeft hierover nog geen informatie verstrekt aan de raad van bestuur. Van zodra dit gebeurd is, zal de minister van Ambtenarenzaken een evaluatie maken voor wat de rechten van de statutaire ambtenaren betreft. Mevrouw Somers moet zich dan ook richten tot de bevoegde minister.

02.04 Karine Lalieux (PS): De stand van het dossier is blijkbaar niet veranderd. Ik hoop dat de mogelijkheden inzake technische werkloosheid, zowel voor de arbeiders als voor de bedienden, zullen worden bestudeerd, voordat er personeel wordt ontslagen of een grootschalig herstructureringsplan wordt uitgevoerd. De Europese rapporten over de veiligheid op de luchthaven van Zaventem zijn trouwens rampzalig. Ook met dat aspect zal in dit plan rekening moeten worden gehouden.

02.05 Ine Somers (Open Vld): De staatssecretaris heeft niets gezegd over het feit dat dit dossier niet aan bod is gekomen op de ondernemingsraad van 15 mei.

Het incident is gesloten.

02.06 De voorzitter: Vraag nr. 13245 van mevrouw Nyssens wordt uitgesteld.

03 Samengevoegde vragen van

français) : Aucun plan de licenciement n'a été décidé par le conseil d'administration de la BAC. Néanmoins, dans le contexte de crise actuel, la direction de l'aéroport examine les différentes possibilités pour contrer la chute de revenus via une éventuelle restructuration.

(En néerlandais) Et vous savez parfaitement ce que cela signifie dans le contexte économique actuel !

(En français) Le gouvernement est représenté dans le conseil d'administration de cette société privée en tant qu'actionnaire minoritaire. Ses représentants sont supposés veiller à ce que les décisions prises respectent les intérêts de l'État belge. Je veillerai donc à ce que l'aéroport dispose du personnel nécessaire pour respecter ses obligations, fixées par une réglementation européenne et par les licences d'exploitation.

(En néerlandais) Je ne puis fournir de précisions, aujourd'hui, concernant le nombre de membres du personnel qui sont concernés par l'opération puisque rien n'a été annoncé sur ce point. La direction de la BAC n'a pas encore fourni d'informations en la matière au conseil d'administration. Dès que ce sera le cas, le ministre de la Fonction publique procèdera à une évaluation en ce qui concerne les droits des fonctionnaires statutaires. Il convient, dès lors, que Mme Somers s'adresse au ministre compétent.

02.04 Karine Lalieux (PS) : Le dossier ne semble pas avoir évolué ! Avant de procéder à un licenciement, j'espère qu'on examinera les opportunités offertes par le chômage technique tant des ouvriers que des employés avant de mettre en place un grand plan de restructuration. Par ailleurs, les bulletins européens relatifs à sécurité de l'aéroport de Zaventem sont catastrophiques. Il faudra aussi tenir compte de cet aspect dans le cadre de ce plan.

02.05 Ine Somers (Open Vld) : Le secrétaire d'État n'a rien dit sur le fait que ce dossier n'a pas été évoqué lors du conseil d'entreprise du 15 mai dernier.

L'incident est clos.

02.06 Le président : La question n° 13245 de Mme Nyssens est reportée.

03 Questions jointes de

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische eigenschappen waardoor de camera's aan rode lichten niet kunnen flitsen onder dertig kilometer per uur" (nr. 13284)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "roodlichtcamera's" (nr. 13555)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les caractéristiques techniques qui empêchent les caméras placées aux feux rouges de flasher en dessous des trente kilomètres par heure" (n° 13284)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les caméras installées aux feux rouges" (n° 13555)

03.01 Valérie De Bue (MR): De voorbije jaren werden er bij kruispunten met stoplichten camera's geplaatst die overtreders die door het rode licht rijden, flitsen.

Wegens de technische criteria voor de homologatie van die camera's kan een voertuig dat langzamer dan 30 km/uur rijdt wanneer het stoplicht op rood springt, blijkbaar niet geflitst worden. Volgens de pers zouden de voertuigen die door het stoplicht rijden in 90 procent van de gevallen echter langzamer dan 30 km/uur rijden.

Bevestigt u dat de gehomologeerde snelheidsmeters geen overtreding kunnen vaststellen wanneer een voertuig tegen minder dan 30 km/uur door het rode stoplicht rijdt? Bent u van plan het koninklijk besluit van 1997 waarin de technische criteria van die snelheidsmeters bepaald worden, te wijzigen?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het was toch wel vreemd om in de pers te lezen dat er niet wordt geflitst bij een snelheid van minder dan 30 kilometer per uur. Men kan dus ongestraft een rood licht voorbijrijden.

Klopt de berichtgeving daarover? Wat is de precieze inhoud van het KB van oktober 1997 dat de technische aspecten van de camera's regelt? Wat met voertuigen die door het rode licht rijden? Is het geen probleem dat wie traag door het rode licht rijdt, geen sanctie oploopt?

03.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik bevestig dat, ingevolge de regelgeving inzake de homologatie van RLC's, voertuigen die door een rood licht rijden na een tijdsperiode van één seconde en tegen een snelheid van minder dan 30 km/uur niet worden geflitst door de meettoestellen.

De reden voor die beperking is dat de hulpdiensten, nadat ze aan het licht zijn gestopt, er tegen lage snelheid moeten kunnen voorbijrijden, en dat een op het kruispunt geblokkeerd voertuig dat kruispunt moet kunnen ontruimen zonder te worden geflitst.

03.01 Valérie De Bue (MR): Ces dernières années, on a installé, aux carrefours équipés de feux rouges, des caméras capables de flasher les contrevenants qui « brûlent » ces feux.

En raison des critères techniques d'homologation de ces caméras, il semble qu'il ne leur soit pas possible de flasher en dessous de la vitesse de 30 km/h lorsque le feu passe au rouge. Or, selon la presse, 90 % des franchissements de feu rouge se font en dessous de 30 km/h.

Confirmez-vous qu'en dessous de 30 km/h lorsque le feu est rouge, les radars homologués ne peuvent constater l'infraction? Comptez-vous modifier l'arrêté royal de 1997 qui détermine les conditions techniques de ces radars?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Lire dans la presse que l'on ne flashe pas en deçà d'une vitesse de 30 km/h est tout de même quelque peu étrange. Un feu rouge peut donc être « brûlé » impunément.

Cette information est-elle exacte? Quel est le contenu exact de l'arrêté royal d'octobre 1997 réglant les aspects techniques des caméras? Les informations publiées à ce sujet sont-elles exactes? Qu'advient-il des véhicules qui franchissent un feu rouge? Le fait qu'un conducteur qui franchit un feu rouge à faible vitesse n'encourt pas de sanction ne pose-t-il pas problème?

03.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Je confirme que, selon la réglementation sur l'homologation des caméras feux rouges, le franchissement d'un feu, après un délai d'une seconde à une vitesse inférieure à 30 km/h, n'est pas pris en compte par les appareils de mesure.

La raison de cette limite est le fait que les services de secours doivent pouvoir franchir le feu à vitesse modérée après avoir marqué l'arrêt, et qu'un véhicule bloqué dans le carrefour doit pouvoir dégager le carrefour sans être flashé.

(Nederlands) De bedoeling is dat politievoertuigen of ziekenwagens het rode licht traag kunnen voorbijrijden nadat ze gestopt zijn om de situatie in te schatten. Zij krijgen door de afstelling van de camera's geen proces-verbaal meer.

(Frans) De toestellen op het Belgisch wegennet hebben tot op heden nooit voor problemen gezorgd. Ik beschik over geen enkele aanwijzing in verband met de snelheden waarmee thans door het rood licht wordt gereden. Ik plaats dan ook vraagtekens bij de manier waarop men heeft vastgesteld dat de automobilisten in 90 procent van de gevallen met een snelheid van minder dan 30 km/u door het rood licht zou rijden!

(Nederlands) We beschikken niet over cijfers, de omvang van het probleem is dus niet duidelijk. De instelling van de camera's is erop gericht hulpdiensten en bijzonder lange voertuigen een proces-verbaal te besparen. De nieuwe regeling behoudt die instelling omdat er totnogtoe geen noemenswaardige problemen mee waren.

03.04 Valérie De Bue (MR): Ik dank u voor uw antwoord. Ik heb naar uw argumenten geluisterd, maar ik vraag mij af of de aankondiging dat men niet het risico loopt te worden geverbaliseerd bij een snelheid lager dan 30 kilometer per uur geen slecht signaal is.

Infrabel heeft een automatische radar geplaatst aan een overweg en heeft een groot aantal overtredingen vastgesteld van wagens die de overweg overstaken tegen een snelheid die aanzienlijk lager ligt dan 30 kilometer per uur.

Kan er geen compromis worden gevonden tussen het signaal dat werd gegeven en het feit dat er rekening dient te worden gehouden met de hulpdiensten?

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik begrijp de reden van de instelling van de camera's, maar de berichtgeving erover apprecieer ik niet. Het gevoel dat wie traag door het rode licht rijdt, niets riskeert, kan tegengegaan worden met bemande controles aan de stoplichten.

03.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het is niet omdat traag rijdende voertuigen niet geflitst worden, dat ze bij een ongeluk niet aansprakelijk kunnen worden gesteld.

(Frans) Wanneer zich een ongeval voordoet, zijn ze het kind van de rekening! Wanneer een

(En néerlandais) Il s'agit de permettre aux véhicules de police ou aux ambulances de franchir le feu rouge à faible vitesse après qu'ils se sont arrêtés pour jauger la situation. Le réglage des caméras leur évitera tout procès-verbal.

(En français) Les appareils du réseau belge n'ont jusqu'à présent jamais posé problème.

Je ne dispose d'aucune indication sur les vitesses auxquelles les feux rouges sont franchis aujourd'hui. Je m'interroge donc sur la façon dont on a constaté que 90 % des franchissements de feux rouges ont lieu à une vitesse inférieure à 30 km/h !

(En néerlandais) Comme nous ne disposons pas de chiffres, l'ampleur du problème n'apparaît pas clairement. Les radars sont réglés de manière à éviter que les services d'urgence et les véhicules d'une longueur exceptionnelle ne se voient infliger un procès-verbal. Le nouveau règlement confirme ce réglage qui n'a suscité à ce jour aucun problème particulier.

03.04 Valérie De Bue (MR): Merci pour votre réponse. J'entends votre argumentation, mais me demande si ce n'est pas un mauvais signal que d'annoncer qu'on ne risque pas de procès-verbal sous les 30 km/h.

Infrabel a installé un radar automatique sur un passage à niveau et a constaté un grand nombre de franchissements illicites à une vitesse bien inférieure à 30 km/h.

Ne peut-on trouver un compromis entre le signal donné et le fait de tenir compte des services de secours ?

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends les raisons pour lesquelles les caméras sont réglées de la sorte, mais je n'apprécie guère l'information qui a été diffusée sur le sujet. Il est possible de contrecarrer l'impression qu'on ne risque rien en brûlant un feu rouge à faible vitesse en organisant des contrôles par agents aux feux de signalisation.

03.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Ce n'est pas parce qu'un conducteur circulant à faible vitesse n'est pas flashé que sa responsabilité ne peut pas être engagée en cas d'accident.

(En français) Si un accident s'est produit, ils sont perdants dans cette affaire ! Si une ambulance

ziekenwagen door het rood rijdt, zelfs met een snelheid van 20 kilometer per uur, en een andere wagen aanrijdt, zal hij in fout zijn.

Mevrouw De Bue verwees naar de overwegen. De kans dat zich daar een dodelijk ongeval voordoet, is echter veel groter. De directie van Infrabel gaat in dat verband van start met shockcampagne. De verkeersveiligheid mag echter niet op één hoopje worden gegooit met de uitzonderlijke risico's die samenhangen met het negeren van de lichten aan de overwegen.

Het incident is gesloten.

03.07 De voorzitter: Vraag nr. 13359 van de heer Lavaux wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vraag nr. 13360 van de heer Van der Maelen wordt ingetrokken.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de reeds zeer ver gevorderde bouw van de lowcostterminal op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 13372)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vordering in kort geding tegen de lowcostterminal in Brussel" (nr. 13502)

04.01 Georges Dallemagne (cdH): Ik wil het nogmaals hebben over de toekomstige lowcostterminal op Brussel-Nationaal. Ik heb de werken bezocht, die aan het oog worden onttrokken door reusachtige borden van meer dan vijf meter hoog.

Het verwonderde me dat de werken al zover gevorderd zijn en ik was ook verbaasd over de gigantische afmetingen van die nieuwe terminal (duizenden vierkante meter, meer nog dan in Luik en Charleroi). Het gaat om grote werken: ruwbouw, metselwerk, wanden, betonnen vloeren, bekabeling, wijziging van de verkeerssituatie en volledige renovatie van de vroegere luchthaven. Strikt genomen gaat het bijna om een nieuwe luchthaven, en er wordt trouwens ook aan een specifieke naam gedacht.

Bovendien bevindt die terminal zich tegenover het NMBS-station en de parkings. De afstand tussen de incheckbalies, waar een eenvoudiger incheckprocedure voor bagage zou gelden, en de gerenoveerde ruimten waar men kan boarden, is bijzonder klein en bovendien zal minder moeten worden betaald dan vandaag het geval is.

brûle un feu rouge, même à 20 km/h, et percute une autre voiture, elle sera en défaut.

Madame De Bue, vous avez donné l'exemple des passages à niveau. Mais les risques d'accidents mortels y sont bien plus importants. La direction d'Infrabel va mener une campagne « choc » à cet égard. Il ne faut pas mélanger la sécurité routière et les risques exceptionnels liés au non-respect des feux aux passages à niveau.

L'incident est clos.

03.07 Le président : La question n° 13359 de M. Lavaux est transformée en question écrite. La question n° 13360 de M. Van der Maelen est retirée.

04 Questions jointes de

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction déjà très avancée du terminal low cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13372)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'action en référé contre le terminal low cost à Bruxelles" (n° 13502)

04.01 Georges Dallemagne (cdH) : Je reviens sur la problématique du futur terminal *low cost* à l'aéroport de Bruxelles-National. Je me suis rendu sur le chantier, occulté par d'énormes panneaux de plus de cinq mètres de haut.

J'ai été surpris par l'état d'avancement des travaux et par le gigantisme de ce nouveau terminal (plusieurs milliers de mètres carrés, plus encore qu'à Liège ou à Charleroi). Les travaux sont de taille : gros œuvre, maçonnerie, parois, sols en béton, câblages, modification de la circulation et rénovation complète de l'ancienne aérogare. En réalité, il s'agit quasiment d'un nouvel aéroport, auquel on songe d'ailleurs à attribuer une appellation spécifique.

De plus, ce terminal est situé face à la gare SNCB et aux parkings. La distance est particulièrement courte entre l'enregistrement, où une simplification est annoncée en ce qui concerne les bagages, et l'embarquement dans ces locaux rénovés, le tout pour un coût moindre qu'actuellement. Avez-vous visité le chantier ? Pourquoi est-il occulté

Heeft u die werken al bezocht? Waarom worden ze op die manier aan het oog onttrokken?

Bent u het met me eens dat het om ingrijpende werken gaat? Wat is de totale oppervlakte van die terminal? Hoeveel passagiers zullen er terecht kunnen?

Bent u nog steeds van mening dat een stedenbouwkundige en een milieuvergunning overbodig zijn, ondanks de omvang van de werken? Wat denkt u van het feit dat voorkeurtarieven zullen worden aangeboden, terwijl de dienstverlening er beter zal zijn dan voor de andere passagiers?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De lowcostmaatschappijen, die ik liever "lowfaremaatschappijen" noem, zijn nu al goed voor 20 procent van het vliegverkeer in Europa, en dat aandeel zal naar alle waarschijnlijkheid nog groter worden.

In die context begrijp ik best dat de luchthavenexploitant een specifieke terminal wil inrichten voor die luchtvaartmaatschappijen. Die groei gaat overigens voor een deel ten koste van het marktaandeel van de traditionele luchtvaartmaatschappijen - zij willen hun belangen natuurlijk verdedigen, en ik begrijp hun reactie dan ook. Ik wil het ene economische model niet voortrekken boven het andere, maar ik wil wel dat de concurrentie volgens de regels gebeurt, en dat de reiziger de diensten waarvoor hij betaalt, ook effectief krijgt. De recente Europese richtlijn inzake luchthavengelden voorziet in de mogelijkheid om gedifferentieerde diensten aan te bieden, mits bepaalde criteria in acht genomen worden.

Wat de milieuvriendelijkheid betreft, gebruiken de lowcostmaatschappijen toestellen van de nieuwe generatie die minder geluidshinder en vervuiling veroorzaken en vrij goed bezet zijn. Bovendien zijn die maatschappijen aan dezelfde regels onderworpen als de andere, zowel wat de beperkingen op de nachtvluchten als de emissiequota betreft. Ik heb de bouwplaats niet bezocht, maar in antwoord op mijn vragen heeft de luchthavenuitbater me onder meer het volgende meegedeeld.

De plaats waar de verbouwingswerkzaamheden worden uitgevoerd, is uitsluitend om veiligheidsredenen met een schutting afgesloten. De werken beslaan een oppervlakte van 15.000 m². De toekomstige lowcost- of "low fare"-terminal is dus kleiner dan die van Charleroi.

Op 17 november 2008 heeft Brussels Airport Company een bouwvergunning gekregen voor de

de la sorte ?

Partagez-vous mon point de vue sur l'ampleur des travaux ? Quelle est la surface totale de ce terminal ? Combien de passagers seront accueillis ?

Pensez-vous toujours qu'un permis d'urbanisme et un permis d'environnement sont inutiles, malgré l'ampleur du chantier ?

Que pensez-vous du fait que les tarifs d'exploitation seront préférentiels, alors que le service sera meilleur que pour les autres passagers ?

04.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Les compagnies dites « low cost », que je j'appelle pour ma part « low fare », représentent déjà plus de 20 % du trafic en Europe et, selon toute probabilité, ce taux est encore appelé à croître.

Dans ce contexte, je comprends parfaitement la volonté de l'exploitant de l'aéroport d'ouvrir un terminal spécifique. Par ailleurs, cette croissance empiète au moins partiellement sur les parts de marché des compagnies traditionnelles dont je peux comprendre les réactions en vue de défendre leurs intérêts. Je ne souhaite pas privilégier un modèle économique par rapport à un autre mais je tiens à ce que la concurrence ait lieu dans les règles et que le passager consommateur obtienne les services pour lesquels il paie. La récente directive européenne relative aux redevances aéroportuaires prévoit la possibilité de services différenciés moyennant le respect de certains critères.

Au niveau environnemental, les compagnies "low cost" utilisent des avions de nouvelle génération peu bruyants et peu polluants et leur taux de remplissage est assez élevé. En outre, ces compagnies sont soumises aux mêmes règles que les autres, tant en matière de restrictions d'exploitation nocturne qu'en matière de quotas d'émissions. Je n'ai pas visité le chantier mais j'ai interrogé l'exploitant de l'aéroport, qui m'a fait part notamment des informations suivantes.

Les travaux d'aménagement sont cloisonnés pour des questions de sécurité uniquement. Les travaux portent sur 15.000 mètres carrés. Le futur terminal "low cost" ou "low fares" est donc plus petit que celui de Charleroi.

La Brussels Airport Company a obtenu le 17 novembre 2008 le permis de construction pour

werken in het "airside"-gedeelte (aan de kant van de banen) van de oude terminal, aangezien het om structurele aanpassingswerken aan het shoppingcenter gaat.

Volgens de exploitant is het ook niet nodig om een bouwvergunning aan te vragen voor de andere werken aangezien er geen structurele aanpassing wordt aangebracht.

Voor de beslissingen betreffende de verplichting om al of niet een milieueffectenstudie uit te voeren en inzake vergunningen is alleen het Vlaamse Gewest bevoegd.

Brussels Airport Company wenst gedifferentieerde tarieven in te stellen omdat de service en het comfort in die terminal beduidend lager zullen zijn. Die eventuele differentiëring zal, overeenkomstig de Europese wetgeving, in ieder geval objectief en transparant moeten worden gerechtvaardigd.

Wat de informatie van mijn gewestelijke collega's betreft, beschik ik over niet meer inlichtingen. Ik ben echter wel bereid hun vragen aan de exploitant door te geven als ze dat wensen.

04.03 Georges Dallemagne (cdH): De momenteel op de luchthaven Brussel-Nationaal gevestigde luchtvaartmaatschappijen stellen een vordering in kort geding in tegen de luchthavenautoriteiten wegens oneerlijke concurrentie. Zij stellen dat er geen voorkeurtarieven mogen worden toegepast vóór maart 2011, wanneer de huidige tariefovereenkomst afloopt. In een recent advies gaf de luchthavenregulator de luchtvaartmaatschappijen kennelijk gelijk.

U gewaagt van grote werken. Ik vind het hallucinant dat er alleen een bouwvergunning vereist is voor de *airside*, en dat men binnen in het gebouw kan doen wat men wil. Ook hier dreigen er beroepsprocedures te worden ingesteld. De luchthaven leeft de Europese richtlijnen niet na en legt het besluit van 28 februari jongstleden van het Hof van Justitie naast zich neer.

We moeten ook nagaan hoe groot het economische belang is van die ontwikkeling. De luchthaven heeft een capaciteit van 28 miljoen passagiers, terwijl Brussel-Nationaal momenteel slechts 17 miljoen passagiers verwerkt. Er is bovendien al een lowcostterminal in Charleroi, én er is er een in Luik. Waarom moet er in zo een klein land nog een derde terminal gebouwd worden? Moeten de luchthavens zich niet dringend meer specialiseren en ermee ophouden elkaar kapot te concurreren?

les travaux dans la partie "airside" (côté pistes) de l'ancien terminal puisqu'il s'agit d'adaptations structurelles à l'espace shopping.

Toujours d'après l'exploitant, en l'absence d'adaptation structurelle, il n'est pas nécessaire de demander un permis de construction pour les autres travaux.

Les décisions quant à l'obligation ou non de réaliser une étude d'impact environnemental et en matière de permis reviennent exclusivement à la Région flamande.

Brussels Airport Company souhaite instaurer des tarifs différenciés en raison du niveau de service et de confort bien moindre dans ce terminal. Cette éventuelle différenciation devra de toute façon être justifiée de manière objective et transparente, comme l'impose la législation européenne.

Au niveau de l'information de mes collègues régionaux, je ne dispose pas de plus de renseignements mais je relayerai leurs questions auprès de l'exploitant s'ils le souhaitent.

04.03 Georges Dallemagne (cdH): Les compagnies actuellement installées dans l'aéroport de Zaventem intentent une action en référé contre les autorités aéroportuaires pour distorsion de concurrence puisqu'elles estiment qu'aucun tarif préférentiel ne pourra être appliqué avant mars 2011, date de fin de la convention tarifaire actuelle. Visiblement, le régulateur de l'aéroport, dans un avis récent, donnait raison aux compagnies d'aviation.

Vous parlez de travaux très lourds. Je suis interloqué par le fait qu'il ne faille un permis de construction que pour la partie *airside* et qu'à l'intérieur, on puisse faire ce qu'on veut. Là aussi, il risque d'y avoir des recours. Les directives européennes et l'arrêt du 28 février dernier de la Cour de Justice n'ont pas été respectées par l'aéroport.

Il faudrait vérifier l'intérêt économique d'un tel développement. L'aéroport a une capacité de 28 millions de passagers et nous n'en sommes qu'à 17 millions aujourd'hui. Par ailleurs, il y a un terminal *low cost* à Charleroi et à Liège. Pourquoi faut-il, sur un si petit territoire, en créer un troisième ? N'est-il pas temps que ces aéroports se spécialisent et arrêtent de se faire une concurrence dans laquelle tous sont perdants ?

04.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Uw antwoord heeft me niet overtuigd. Volgens mij gaat het wel degelijk om een illegaal bouwwerk. U geeft aan dat het Vlaams Gewest een afwijking op de verplichte impactstudie heeft toegestaan. Het verbaast me u te horen zeggen dat de opdrachtgever het onnodig heeft geacht een vergunning te vragen voor het tweede deel van het gebouw. Dat is onbegrijpelijk! Die nieuwe terminal zal immers een groot aantal nieuwe verkeersstromen op gang brengen. Het is bekend dat het Europees Hof van Justitie de luchthaven van Bierset heeft veroordeeld omdat er geen impactstudie werd uitgevoerd en in dat geval ging het niet om een nieuwbouw. De veroordeling was gebaseerd op de bijkomende vluchten. Als bestuurder van BAC is de Belgische Staat medeverantwoordelijk.

Wat de economische en de milieurelevantie van de lowcostmaatschappijen betreft, is succes in het licht van de huidige marktsituatie voor het luchtvervoer zeker niet gegarandeerd. Ook uit het oogpunt van het milieu lijkt dit me niet het goede moment om het aantal vluchten nog op te drijven, aangezien de situatie met de omwonenden al erg gespannen is.

04.05 Georges Dallemagne (cdH): (*Frans*) De federale regering zal de bevoegdheden van de deelgebieden respecteren. Als een van de Gewesten een eigen bevoegdheid heeft, dan moet ik die respecteren.

Ik herhaal dat ik niet wens dat een bepaald economisch model ten kosten van een ander model wordt bevoordeeld. Ik houd eraan dat de mededinging ten volle blijft spelen zodat de reiziger krijgt wat hij wil. Als een luchthaven bepaalde diensten aanbiedt, kunnen we een andere luchthaven niet verbieden hetzelfde te doen.

Wat ten slotte de rechtsovereenkomsten betreft, hebben de maatschappijen van mij een duidelijk antwoord gekregen: als ze voordeel willen halen uit het comfort derde klas, moeten zij hun prijzen aanpassen.

De Europese richtlijn is hierin zeer duidelijk. De tarifiering moet echter op een transparante basis worden vastgesteld. De regulator gaat dat vanzelfsprekend controleren.

04.06 Georges Dallemagne (cdH): Moet ik hieruit begrijpen dat degenen die beweren dat het tarief niet vóór maart 2011 mag worden gewijzigd, het bij het rechte eind hebben?

04.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*):

04.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Votre réponse n'est pas convaincante. Je voudrais insister sur l'illégalité, selon moi, de cette construction. Vous nous dites que la Région flamande a accepté de déroger à l'obligation d'étude d'incidence. Je suis étonnée de vous entendre dire que "le maître d'ouvrage a jugé inutile de demander un permis pour la deuxième partie du bâtiment." Je ne comprends pas ! Il faut se rendre compte de tout le trafic que ce nouveau terminal provoquera. On le sait, la Cour européenne de justice a condamné l'aéroport de Bierset pour l'absence d'étude d'incidence, alors qu'il n'y avait pas eu de construction nouvelle. C'est l'ouverture à tout un flux de vols qui avait été condamnée. L'État belge est administrateur de BAC. Il est donc également responsable.

Quant à la pertinence économique et environnementale du *low cost*, l'état actuel du marché du transport aérien ne garantit en rien le succès. Sur le plan environnemental, cela ne me semble pas être le moment d'augmenter le nombre de vols, alors que la situation est déjà extrêmement tendue avec tout le voisinage.

04.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Le gouvernement fédéral entend respecter les compétences des entités fédérées. Si une compétence est propre à l'une des Régions, je dois la respecter.

Je répète que je ne souhaite pas privilégier un modèle économique au détriment d'un autre. Je tiens à ce que la concurrence joue normalement, de sorte que le passager obtienne le service qu'il demande. Si un aéroport offre certains services, nous ne pouvons pas interdire à un autre aéroport d'en faire autant.

Finalement, en ce qui concerne les actions en justice, les sociétés en question ont reçu de ma part une réponse claire : si elles désirent profiter du confort troisième classe, elles doivent adapter leurs prix en conséquence.

La directive européenne est très claire en la matière. Cependant, la tarification doit être établie sur une base transparente, ce que le régulateur va bien entendu vérifier.

04.06 Georges Dallemagne (cdH): Dois-je comprendre que ceux qui prétendent que le tarif ne peut être modifié avant mars 2011 ont raison ?

04.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en*

Er bestaat een Europese richtlijn ter zake en ik zal die richtlijn wel degelijk omzetten in onze wetgeving.

04.08 Georges Dallemagne (cdH): U antwoordt niet op mijn vraag!

04.09 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Men laat alles toe! Waartoe dient dan de wetgeving inzake ruimtelijke ordening en leefmilieu? U weigert alle gevolgen van die installatie te evalueren. Dat getuigt van weinig verantwoordelijkheidszin van uwentwege in uw hoedanigheid van vertegenwoordiger van de Staat!

04.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Als u het niet eens bent met de beslissing van de Vlaamse regering, moet u zich tot haar richten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeval in het station van Dinant" (nr. 13436)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ook al werden er informatiecampagnes gevoerd om de reizigers erop te wijzen dat het verboden is in te stappen door de laatste treindeur die nog open is, toch weet de reiziger niet goed hoe de vertrekprocedure precies verloopt. Hoe zal de NMBS de voorlichting met betrekking tot die procedure verbeteren? Bestaat de oplossing er niet in het vertreksein pas te geven wanneer de laatste deur gesloten is? Zou het ook geen goed idee zijn om het vertrekkur van de volgende trein met dezelfde bestemming op het aankondigingsbord te vermelden?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Mijn gedachten gaan in de eerste plaats uit naar de slachtoffers van het ongeval die wij allen betreuen. Voor het antwoord op uw vragen verwijs ik gedeeltelijk naar het integraal verslag van de plenaire vergadering van de Kamer van donderdag 28 mei.

Ik voeg daaraan toe dat het onderzoeksorgaan dat bij de wet van 19 december 2006 werd aangewezen, beslist heeft een onderzoek in te stellen.

Een ongeval wordt als ernstig beschouwd wanneer er ten minste één persoon omkomt, vijf of meer personen ernstig gewond raken of de schade geraamd wordt op ten minste 2 miljoen euro, en

français) : Une directive européenne existe en la matière et je compte bien la transposer dans notre législation.

04.08 Georges Dallemagne (cdH): Vous ne répondez pas à ma question !

04.09 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : On laisse tout faire ! Dès lors, à quoi sert la législation relative à l'aménagement du territoire et à l'environnement ? Vous ne voulez pas évaluer tous les impacts de cette installation ! Ce n'est pas responsable de votre part en votre qualité de représentant de l'État !

04.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Si vous n'êtes pas d'accord avec la décision du gouvernement flamand, adressez-vous à lui.

L'incident est clos.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident survenu en gare de Dinant" (n° 13436)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Même s'il y a eu des campagnes d'informations sur l'interdiction d'embarquer dans un train par la dernière porte ouverte, la procédure de départ est mal connue des citoyens. Comment la SNCB compte-t-elle améliorer l'information concernant cette procédure ? La solution ne serait-elle pas de ne donner le départ du train que lorsque la dernière porte est fermée ? Ne conviendrait-il pas également d'indiquer sur le panneau de départ l'heure du train suivant pour la même destination ?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Mes pensées vont en premier lieu aux victimes de cet accident, que nous déplorons tous. Pour répondre à vos questions, je vous renvoie pour partie au compte rendu intégral de la séance plénière de la Chambre du jeudi 28 mai.

J'ajoute que l'organisme d'enquête prévu par la loi du 19 décembre 2006 a décidé d'en ouvrir une.

Est considéré comme « grave » un accident faisant au moins un mort, au moins 5 blessés graves ou un coût supposé des dégâts s'élevant au minimum à 2 millions d'euros, ainsi qu'un accident ou incident

wanneer het een ongeval of incident betreft dat onder licht verschillende omstandigheden tot een ernstig ongeval had kunnen leiden.

Van elk onderzoek dat het onderzoeksorgaan instelt, wordt er een verslag opgesteld dat veiligheidsaanbevelingen bevat. Het verslag wordt aan de betrokken spoorweginfrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun naaste familie, de eigenaren van beschadigde goederen, de fabrikanten, de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van het bij het ongeval betrokken personeel gezonden.

Het onderzoeksorgaan moet uiterlijk 12 maanden na het incident rapporteren. De aanbevelingen van dat onderzoeksorgaan wijzen geenszins op een vermoeden van schuld of van aansprakelijkheid.

We moeten dus wachten op het rapport en de aanbevelingen van dat orgaan voor we een beslissing nemen over de veiligheidsregels, want die regels moeten voor alle ondernemingen op het Belgische spoorwegnet gelden.

De infrastructuurbeheerder moet de veiligheidsregels inzake de exploitatie van de infrastructuur goedkeuren, na eensluidend advies van de veiligheidsautoriteit.

Zolang de resultaten van het onderzoek niet bekend en bekrachtigd zijn, zal ik de NMBS noch Infrabel maatregelen opleggen.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Mijn suggestie om aan te geven wanneer de volgende trein met dezelfde bestemming vertrekt - zoals in de metro - lijkt me toch werkbaar zonder dat we het onderzoeksrapport hoeven in te wachten. Ik kan trouwens ook uw voogdijminister hierover ondervragen.

05.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik zie niet in wat de eerste minister hiermee te maken heeft. In de Europese regelgeving wordt er een zeer duidelijk onderscheid gemaakt tussen de met het toezicht op de spoorwegen belaste minister, en degene die de politieke opdracht heeft de Europese regels in de nationale regelgeving om te zetten en uit te maken welke regels gelden voor alle ondernemingen die op het spoorwegnet treinen laten rijden. De heer Vanackere moet die kwestie zowel bij Infrabel als bij de NMBS kunnen aankaarten.

qui, dans des conditions légèrement différentes, aurait pu conduire à un accident grave.

Chaque enquête menée par l'organisme d'enquête fait l'objet d'un rapport contenant des recommandations en matière de sécurité. Celui-ci est communiqué au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires concernées, à l'autorité de sécurité, aux victimes et à leurs proches, aux propriétaires des biens endommagés, fabricants, services d'urgence et représentants du personnel concernés par l'accident.

L'organisme d'enquête doit publier son rapport au plus tard 12 mois après la date de l'événement. Les recommandations de cet organisme ne constituent en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité.

Il convient d'attendre le rapport de l'organisme d'enquête et ses recommandations avant de prendre une décision en matière de règles de sécurité, car ces règles doivent s'appliquer à l'ensemble des entreprises qui circulent sur le réseau belge.

Le gestionnaire de l'infrastructure doit adopter les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure après avis conforme de l'autorité de sécurité.

Je n'imposerai rien à la SNCB ou à Infrabel aussi longtemps que le résultat de l'enquête ne sera pas connu et accepté.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ma suggestion d'indiquer l'heure de départ du prochain train allant dans la même direction - comme dans le métro - devrait pouvoir être réalisée sans avoir la conclusion du rapport d'enquête. Je peux d'ailleurs interpellier votre ministre de tutelle.

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Je ne vois pas ce que le premier ministre vient faire là-dedans. Dans la réglementation européenne, il y a une séparation claire et nette entre le ministre de tutelle des chemins de fer et la personnalité politique qui doit induire dans la réglementation nationale les règles européennes et établir quelles règles sont d'application pour toutes les sociétés exploitant des trains sur le réseau ferré. C'est un point que M. Vanackere doit pouvoir soulever, aussi bien chez Infrabel qu'à la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 van Brussels Airport op 24 mei 2009" (nr. 13391)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het merkwaardig gebruik van de banen op de luchthaven van Brussel-Nationaal sinds begin 2009" (nr. 13752)

06 **Questions jointes de**

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National le 24 mai 2009" (n° 13391)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les curieuses utilisations des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National depuis le début de 2009" (n° 13752)

06.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Op 24 mei jongstleden stelden heel wat omwonenden vast dat de vliegtuigen baan 02/20 gebruikten, terwijl het windstil was en in weerwil van het feit dat u had aangekondigd dat die baan in de nacht van zondag op maandag door geen enkel toestel zou worden gebruikt.

06.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Le 24 mai dernier, de nombreux riverains ont constaté que les avions utilisaient la piste 02/20 alors même qu'il n'y avait pas de vent, et que vous aviez annoncé qu'aucun avion n'utiliserait cette piste la nuit du dimanche au lundi.

Had Belgocontrol dan foutieve METAR-berichten doorgestuurd? Waren er rukwinden? Heeft u richtlijnen met betrekking tot het gebruik van die banen aan de bevoegde instanties bezorgd? Sinds begin dit jaar worden banen op de luchthaven van Zaventem geregeld verkeerd gebruikt.

Les METAR transmises par Belgocontrol étaient-elles erronées ? Des rafales de vent ont-elles été constatées ? Avez-vous transmis des instructions pour l'utilisation de ces pistes ? Depuis le début de cette année, on assiste à des utilisations abusives des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National.

U heeft reeds toegegeven dat ze soms onterecht gebruikt werden als gevolg van foutieve weersvoorspellingen.

In de selectieprocedure voor de banen op Zaventem wordt nochtans duidelijk gesteld dat er bij voorkeur gebruik moet worden gemaakt van baan 25, voor zover de waarde van de rugwindcomponenten de norm van 7 knopen met rukwinden op die baan niet overschrijdt (die norm wordt overigens zelf betwist).

Vous avez déjà admis que certaines mises en service avaient été liées à des erreurs de prévisions météorologiques.

La sélection des pistes à Bruxelles-National précise bien que la piste préférentielle est la piste 25 pour autant que les valeurs de composantes de vents arrières ne dépassent pas la norme de 7 nœuds avec rafales sur cette piste (norme qui est elle-même déjà contestée).

In de nacht van 8 op 9 juni 2009 werd die baan tot ieders grote verbazing in gebruik genomen, met een gemiddelde wind van 070° met een kracht van 2 knopen.

Dans la nuit du 8 au 9 juin 2009, la piste 02 a été mise en service à la surprise générale, avec un vent moyen de 070° d'une intensité de 2 nœuds.

Belgocontrol werkt met weersvoorspellingen, en neemt vaak op voorhand maatregelen op grond van de maximale in plaats van de gemiddelde windkracht die door de weerdienst voorspeld wordt.

Belgocontrol travaille sur des prévisions météo, en anticipant souvent le vent sur la base d'estimations météo et en se fiant à des valeurs maximales de vent plutôt qu'à des moyennes.

Die handelwijze is in strijd met de beschikking van het arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005, waarin elk buitensporig, onwettig en foutief gebruik van landingsbaan 02 door de Belgische Staat verboden wordt.

Zal u een einde maken aan dat onrechtmatig gebruik?

Cette façon de travailler ne respecte pas le dispositif de l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005, qui interdit à l'État belge toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02.

Comment comptez-vous mettre fin à ces abus ?

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik heb Belgocontrol nooit specifieke instructies gegeven voor dat weekend, en dat zal ik ook nooit doen, want ik heb niet de pretentie de specialisten te vertellen hoe zij hun taak moeten vervullen.

Zoals uit het onderzoek blijkt, werden de gebruikelijke procedures gevolgd. Wegens een te sterke oostenwind werd baan 02 van 24 mei om 18.19 uur tot 25 mei om 12.45 uur inderdaad gebruikt voor landingen. Tussen 18.19 uur en 23 uur stond er op de banen 25 een staartwind van 8 knopen, en volgens de vooruitzichten zou de wind nog verder aanwakken. Tussen 23 uur en 6 uur stond er een staartwind van 10 knopen op baan 20, die normaal bij voorkeur gebruikt wordt in de nacht van zondag op maandag, en een staartwind van 8 knopen op de banen 25. Tussen 6 uur en 12.45 uur was de staartwind op de banen 25 in kracht toegenomen tot 15 knopen. Dit zijn de maximale windsnelheden, en deze waarden kunnen afwijken van de waarden die opgegeven worden in de METAR-berichten.

De controletoren gaat niet af op de METAR's, want die vermelden slechts gemiddelde waarden met een interval van een half uur, maar werkt met de AMF-voorspellingen (*Aerodrome Meteorological Forecast*) en de windsnelheid en -richting op de start- en landingsbanen.

Conform het regeerakkoord van 19 december is er momenteel een studie over de aanvaardbare start- en zijwindcomponenten aan de gang.

De vorige regering bracht de nodige aanpassingen aan om zich naar de rechterlijke uitspraken te schikken.

06.03 **Georges Dallemagne** (cdH): Het feit dat Belgocontrol uiteenlopende gegevens aan de buurtbewoners verstrekt, zorgt voor een zekere verwarring die zich in ontevredenheid en onbegrip vertaalt. Idealiter zou een onafhankelijke overheid die informatie moeten verschaffen. Ik denk niet dat u zich naar de rechterlijke uitspraken schikt. De norm werd van 5 op 7 knopen met windstoten gebracht terwijl de vorige norm 8 knopen zonder windstoten bedroeg.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geplande uitbreiding van de openingsuren van de**

06.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Je n'ai transmis aucune instruction particulière à Belgocontrol concernant ce week-end, et je ne le ferai jamais, car je n'ai pas la prétention de dire aux spécialistes comment ils doivent accomplir leur tâche.

Les procédures habituelles ont été utilisées, comme il ressort de l'enquête. La piste 02 a effectivement été utilisée pour les atterrissages du 24 mai à 18 h 19 jusqu'au 25 mai à 12 h 45 en raison d'un vent d'est trop important. Entre 18 h 19 et 23 h, le vent arrière sur les pistes 25 était de 8 nœuds, avec des prévisions indiquant une augmentation de l'intensité. Entre 23 h et 6 h, il était de dix nœuds sur la piste 20, normalement préférentielle la nuit du dimanche au lundi, et de 8 nœuds sur les pistes 25. Entre 6 h et 12 h 45, le vent arrière était de 15 nœuds sur les pistes 25. Ces valeurs mentionnent les valeurs maximales de la vitesse du vent et peuvent différer des valeurs indiquées dans les messages METAR.

La tour de contrôle n'utilise pas les METAR, qui ne mentionnent que les valeurs moyennes dans des intervalles d'une demi-heure, mais bien les prévisions de l'AMF (*Aerodrome Meteorological Forecast*) ainsi que la vitesse et la direction du vent sur les pistes.

Conformément à l'accord de gouvernement du 19 décembre, une étude sur les composantes de vent arrière et traversier tolérables est en cours.

Les adaptations nécessaires ont été apportées par le précédent gouvernement afin de se conformer aux décisions de justice.

06.03 **Georges Dallemagne** (cdH): Les informations différentes transmises aux riverains par Belgocontrol entraînent une certaine confusion qui crée du mécontentement et de l'incompréhension. Il faudrait qu'une autorité indépendante puisse fournir ces informations. Je n'estime pas que vous vous conformiez aux décisions de justice. On est passé de 5 à 7 nœuds avec rafales alors que la norme antérieure était de 8 nœuds sans rafale.

L'incident est clos.

07 **Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le projet d'extension des heures d'ouverture des centres de contrôle technique automobile"**

autokeuringsstations" (nr. 13415)

07.01 François Bellot (MR): Volgens de informatie waarover ik beschik, is het uw bedoeling dat de centra voor technische controle twee avonden per week en op zaterdagavond open zouden zijn. Wat zouden de gevolgen zijn voor de werkgelegenheid en hoe ziet het kostenplaatje eruit? Gingen de sector en de koepel van de centra voor technische controle daarmee akkoord?

Zullen die avondlijke controles evenveel kosten als de controles overdag? Welke financiële gevolgen zou die nieuwe regeling hebben voor de sector?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De contacten met GOCA waren positief. Vanaf 1 september 2009 blijven de keuringsstations langer open en zal het mogelijk zijn om een afspraak te maken. Men voorziet ook in een honderdtal rekruteringen.

Aangezien de tarieven de afgelopen tien jaar ongewijzigd bleven, is een algemene aanpassing aangewezen. Momenteel wordt alles berekend. Het percentage is nog niet bekend.

07.03 François Bellot (MR): Honderd jobs erbij betekent een bijkomende belasting van 10 procent, maar het aantal voertuigen blijft ongewijzigd. Dat is veel!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs 13447 van de heer Baeselen en 13472 van de heer Van Campenhout worden verdaagd, de vraag nr. 13471 van mevrouw Avontroodt wordt omgezet in een schriftelijke vraag en de vraag nr. 13516 van mevrouw Muylle wordt ingetrokken. Aangezien mevrouw Snoy d'Oppuers en de heer Dallemagne afwezig zijn, is de agenda afgewerkt.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.04 uur.

(n° 13415)

07.01 François Bellot (MR): Selon mes informations, vous souhaitez organiser l'ouverture des centres de contrôle automobile deux soirées par semaine ainsi que le samedi matin. Quelles seraient les conséquences en termes d'emploi et de coût ? Le secteur et la fédération des centres de contrôle automobile ont-ils marqué leur accord à ce sujet ?

Ces contrôles se feront-ils au même tarif que les contrôles en journée ? Quelles conséquences financières ces modifications auraient-elles sur le secteur?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Les contacts pris avec le GOCA ont été positifs. A partir du 1^{er} septembre 2009, les heures d'ouverture des stations de contrôle seront étendues et il sera possible de fixer rendez-vous. Une centaine de personnes seront engagées.

Les tarifs n'ayant pas été modifiés depuis dix ans, une adaptation générale est recommandée. On est en train de faire le calcul. Le pourcentage n'est pas encore connu.

07.03 François Bellot (MR): En ajoutant une centaine d'emplois, on augmente la charge de 10 % mais le nombre de véhicules reste identique. C'est beaucoup !

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 13447 de M. Baeselen et 13472 de M. Van Campenhout sont reportées, la question n° 13471 de Mme Avontroodt est transformée en question écrite et la question n° 13516 de Mme Muylle est retirée. Et puisque Mme Snoy et d'Oppuers et M. Dallemagne sont absents, l'ordre du jour est épuisé.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 04.