

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 JULI 2009

Voormiddag

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

du

MERCREDI 15 JUILLET 2009

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.17 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het invoeren van een 'groene' landingsprocedure in Zaventem" (nr. 13520)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): U liet weten dat het in uw bedoeling ligt een milieuvriendelijkere landingstechniek in te voeren op Brussels Airport. Daartoe wordt de stapsgewijze daling vervangen door een continue daling, met een constant minimaal motorvermogen.

Door gebruik te maken van CDA (*Continuous Descent Approach*) zouden de kosten voor kerosine minder hoog oplopen voor de luchtvaartmaatschappijen. Wat het milieu betreft, zou de CO₂-uitstoot per landing met 160 tot 470 kg dalen en ook de geluidsoverlast voor de omwonenden in een straal van 15 tot 50 km rond de luchthaven zou afnemen.

Wat houdt die landingstechniek precies in, wat zijn de gevolgen ervan en binnen welke termijn kan aan een eventuele veralgemeende invoering van die landingstechniek worden gedacht?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De invoering van de landingstechniek CDA op de luchthavens maakt deel uit van de inspanningen om de milieugevolgen van het luchtverkeer te beperken. We kunnen alleen maar vaststellen dat de geluidsoverlast en de uitstoot tijdens het aanvliegen aanmerkelijk worden verminderd: het vliegtuig zet een continue daling in, de motoren worden teruggebracht tot hun minimaal vermogen en de remkleppen en het landingsgestel blijven zo lang mogelijk ingeklapt. De voordelen zijn vooral te merken op een afstand tussen ongeveer 15 en 50 km van de luchthaven, waar 5 dB minder wordt genoteerd dan tijdens een klassieke daling. Bovendien wordt er tijdens de aanvlief fase 40 procent minder kerosine gebruikt.

Er werd een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen om die techniek in te voeren en algemeen toe te passen op Brussels Airport. Het aantal tests zal geleidelijk worden opgevoerd naarmate de luchtverkeersleiders en de piloten er beter vertrouwd mee zijn.

Na de testfase zal die techniek, behoudends uitzondering, algemeen worden toegepast voor alle vluchten bij aankomst. Het is inderdaad de piloot die beslist of hij al dan niet gebruik maakt van een continue daling. Ook de luchtverkeersleiding kan dat soort daling altijd goed- of afkeuren, rekening houdend met de globale verkeerssituatie en met de veiligheidsregels.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Als die techniek zoveel voordelen inhoudt, waarom werd daar dan niet eerder aan gedacht? Zijn er ook geen nadelen, bijvoorbeeld wat de veiligheid of het passagierscomfort betreft?

01.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Men denkt niet altijd aan wat het meeste voor de hand

ligt!

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de motorrijders" (nr. 13124)

02.01 Xavier Baeselen (MR): In 2007 verloren 136 motorrijders het leven op Belgische wegen. Men stelt een toename van het aantal dodelijke ongevallen vast, vooral in de lente en in de zomer. Uit de statistieken blijkt ook dat de slachtoffers ouder zijn. Hebt u eraan gedacht acties te voeren die gericht zijn op bepaalde risicogroepen, met name de motorrijders tussen 40 en 50 jaar oud?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De sensibiliseringscampagne die door het BIVV, de Gewesten en de verenigingen van motorrijders op het getouw werd gezet, was gericht op de veiligheid van de motorrijders en meer bepaald op hun zichtbaarheid in het verkeer. De mogelijkheid om motorrijders gebruik te laten maken van de busstroken zal aan bod komen op een overlegvergadering met de Gewesten, die wellicht na het reces zal plaatsvinden. Uit de analyse van de jongste cijfers blijkt dat er een nieuwe risicogroep opduikt, namelijk de 40- tot 50-jarigen. We moeten dus nagaan of we de risico's niet zouden kunnen indammen via een specifieke rijopleiding voor die categorie. Dit is zeker een nieuw aandachtspunt.

02.03 Xavier Baeselen (MR): Ik ben blij met de preventiecampagnes, die erg zichtbaar waren. Het is belangrijk dat er bij het begin van het politieke jaar werk wordt gemaakt van het overleg over het gebruik van de busstroken. Ik noteer dat u denkt aan een specifieke rijopleiding.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkoop van kindermotors in grootwarenhuizen" (nr. 13447)

03.01 Xavier Baeselen (MR): Een grootwarenhuis verkoopt motorfietsen voor kinderen. Die voertuigen zijn niet gehomologeerd en mogen niet worden gebruikt op de openbare weg. De kenmerken van die motorfietsen die we in de reclame terugvinden, doen de wenkbrauwen fronsen: een cilinderinhoud van 110 cc en een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur!

Er worden heel wat inspanningen gedaan om de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers te verbeteren, maar dergelijke voertuigen, die voor kinderen bestemd zijn, zijn regelrechte moordtuigen. Bent u ervan op de hoogte dat dergelijke voertuigen worden verkocht? Wat is uw standpunt en hoe kan de overheid hiertegen optreden?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het gebruik van die kleine motorfietsen en andere *pocket bikes* is verboden op de openbare weg, ongeacht de leeftijd van de bestuurder. Het gebruik ervan is strafbaar, aangezien die voertuigen niet over een eenvormigheidsattest beschikken en niet kunnen worden verzekerd of ingeschreven.

Dat soort voertuigen mag vrij worden verkocht, maar de verkochte motorfietsen moeten voldoen aan de veiligheidsnormen die worden voorgeschreven door de Europese richtlijn 98/37, die in Belgisch recht werd omgezet bij een koninklijk besluit van 5 mei 1995. De economische inspectie riep in het verleden al onveilige producten terug en blijft waakzaam.

Er werden al verscheidene maatregelen genomen om de veiligheid van de bestuurders te verbeteren. Zo is er, in het kader van de preventie en de voorlichting, een artikel verschenen in *Via Secura* nr. 70 en werd er recentelijk een brochure uitgegeven met als titel 'Pocket bikes: klein van formaat maar levensgevaarlijk', om het publiek te waarschuwen tegen de mogelijke gevaren van die tuigen.

Wat de consumentenbescherming betreft, werden richtlijnen verstrekt aan de overheden belast met het toezicht op de machinemarkt, de bescherming van de gebruiker, de verkeersveiligheid en de douane. Een veiligheidsgids in dit verband kan worden gedownload van de internetsite van de FOD Economie.

Die kindermotors worden enkel thuis, in gezinsverband, en op privéterreinen gebruikt. Ik hoop dat men er

verstandig en voorzichtig mee zal blijven omspringen, maar uiteindelijk blijft de bestuurder aansprakelijk.

03.03 Xavier Baeselen (MR): Kunnen dergelijke tuigen nog als speelgoed beschouwd worden? De richtlijn inzake veilig speelgoed is veel strenger. Maar dit debat moet op Europees niveau gevoerd worden.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de behandeling van de bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 13472)

04.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Tal van vliegtuigmaatschappijen zijn vragende partij om zelf voor de bagageafhandeling op de luchthaven in te staan. Wat was in 2008 de gemiddelde snelheid van afhandeling, opgedeeld per operator? Hoeveel stuks bagage werden niet onmiddellijk via de band afgeleverd, maar werden pas later aan huis bezorgd?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De snelheid van de bagageafhandeling op de luchthaven van Zaventem wordt gemeten op basis van de tijd die verloopt tussen de aankomst van het vliegtuig en het ogenblik waarop het laatste bagagestuk van die vlucht op de band wordt gelegd. Tussen de luchthavenexploitant en de afhandelaars werden daarover bepaalde normen afgesproken die van kracht zijn sinds april 2008. Er is een norm vastgelegd voor 50 procent van de vluchten en een voor 90 procent van de vluchten. Beide normen variëren volgens het toesteltype, dus volgens het aantal zetels.

Ik bezorg de heer Van Campenhout een gedetailleerde tabel met cijfers voor de periode van april 2008 tot mei 2009.

Alle bagagestukken die bij de check-in worden afgegeven, worden via de bagagebanden aan de passagier terugbezorgd. Het gebeurt soms dat stukken te groot of te zwaar zijn voor deze banden. Een personeelslid van de afhandelaar brengt ze dan naar de bagagehal en levert ze af aan de bagageband die actief is voor die vlucht. Men schat dat het hierbij gaat om ongeveer 4 procent van de totale hoeveelheid afgeleverde bagage.

04.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Het verrast mij dat er pas vanaf april 2008 specifieke normen gehanteerd worden. Soms gaan bepaalde valiezen verloren die dan niet op de band verschijnen. Die worden dan vaak binnen de 24 uur afgeleverd. Daarover ging eigenlijk mijn vraag.

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Dan is de vraag verkeerd begrepen geworden. Ik zal hierop schriftelijk antwoorden.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de naleving van de 'quota count' op Brussels Airport tijdens de nacht" (nr. 14035)

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Tijdens de nacht van 24 juni zou een Boeing 747 van B-Cargo bij het landen op baan 02 de hele regio wakker gemaakt hebben door het vele lawaai dat hij maakte. Er bestaat nochtans een systeem voor geluidsquota. Die quota worden vastgelegd op grond van een geluidscertificaat voor het toestel. Door een maximumwaarde vast te leggen voor het toegelaten geluidsniveau per vlucht, zijn de vluchten voor de meest lawaaierige toestellen verboden tijdens de periodes in kwestie.

Wat is er gebeurd in de nacht van 24 juni 2009? Kunt u ons bevestigen dat er een overtreding begaan werd? Waarop beroept Belgocontrol zich om de landing van dat toestel toe te staan? Welke sancties worden opgelegd aan de maatschappij en de luchtcontrole?

Zou het niet goed zijn een onafhankelijke overheid op te richten voor de controle van de luchtactiviteit?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Naar aanleiding van het opleggen van de nieuwe normen, werd B-Cargo verplicht de 747-200 Boeingtonoestellen te vervangen door de 747-400 Boeing. Het ging om een vliegtuig van het nieuwe type, dat wil zeggen met een geluidsquotum van minder dan 12 voor de landingen. Dat vliegtuig mocht dus zonder meer 's nachts landen.

Daarnaast werd er in de luchtvaartinspectie een bijzondere cel opgericht, die belast is met het toezicht op de inbreuken en de eventuele bestraffing ervan. Die cel is nu operationeel en de leden ervan kunnen in alle onpartijdigheid processen-verbaal opmaken.

Ik vind het dan ook niet nuttig om in een nieuw onafhankelijk controleorgaan te voorzien.

05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Hoewel het geluidsquotum van het toestel lager dan 12 was, heeft het iedereen uit zijn slaap gehaald. Op de website van Airport Mediation wordt nochtans vermeld dat er 's nachts geen enkel vliegtuig van het type Boeing te Zaventem mag landen of opstijgen.

05.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De regering heeft de normen inzake de *quota counts* nog niet definitief en formeel goedgekeurd als gevolg van het standpunt dat bepaalde politieke partijen hebben ingenomen. Ik heb normen voorgesteld die beantwoorden aan wat u op het oog heeft.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Dat plan omvat inderdaad erg interessante maatregelen, zoals een globale vermindering van het aantal toegelaten nachtvluchten.

De 'quota count' werd overschreden. Ik zou willen dat u het lawaai laat controleren. We zullen het later hebben over de autoriteit die de controle uitoefent. Het voorstel van de MR lijkt me interessant.

05.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** : (*Frans*) Sommigen wijzen het beste van de hand omdat ze onrealiseerbare willen. Men moet echter kiezen!

05.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Airport Mediation heeft alle omwonenden een duidelijk antwoord verstrekt. De windnormen moeten uiteraard worden nageleefd.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 13978)

06.01 Michel Doomst (CD&V): Gisteren zag ik nog een buschauffeur van De Lijn door het centrum van mijn gemeente rijden met de gsm in de hand. Deze manier van rijden is zeer gevaarlijk en toch blijft het aantal inbreuken voor bellen aan het stuur alsmaar stijgen. In 2007 waren er 66.000 inbreuken, halfweg 2008 waren dat er al 38.000. De verdubbeling van de boete tot 100 euro blijkt niet veel effect te hebben.

De staatssecretaris overweegt een sensibilisatiecampagne in samenwerking met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV). Heeft de minister hierover al overlegd met het Instituut? Kan hij al meer informatie geven over deze campagne? Hoeveel inbreuken voor bellen aan het stuur werden er over het hele jaar 2008 vastgesteld?

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Afleiding in het verkeer - en vooral bellen aan het stuur - vormt inderdaad een groeiend veiligheidsprobleem. Uit overleg met het BIVV bleek dat een sensibilisatiecampagne in combinatie met een verhoogde handhaving door de politiediensten de beste kansen op succes biedt.

De sensibilisatiecampagne van het BIVV wordt gelanceerd op 27 juli en zal tot 23 augustus lopen. Zij bestaat uit affiches en een televisiespot. De details van deze campagne zullen worden voorgesteld op een persconferentie bij de lancering ervan.

Bellen achter het stuur wordt beteugeld op basis van artikel 8.4 van de Wegcode. Tijdens het eerste semester van 2008 waren er in de categorie personenwagens al 38.152 inbreuken, in 2007 ging het om 66.550 inbreuken. Ik heb nog geen definitieve cijfers voor 2008.

06.03 Michel Doomst (CD&V): Kan de minister echt geen tipje van de sluier oplichten over de nieuwe campagne?

06.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het originele spotje is gericht op een ruim publiek. Meer kan ik voorlopig niet kwijt.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het dragen van fluovestjes voor fietsers en voetgangers" (nr. 14125)

07.01 Hilde Vautmans (Open Vld): De zichtbaarheid van fietsers en voetgangers in het verkeer - en zeker als het om kinderen gaat - is een groot probleem. Van oktober 2008 tot januari 2009 vielen er zeven jonge verkeersdoden omdat ze niet zichtbaar genoeg waren. Uit cijfers van het BIVV blijkt dat het dragen van reflecterend materiaal geen overbodige luxe is: iemand met donkere kledij wordt in de dimlichten van een auto gezien op 20 meter, iemand die reflecterend materiaal draagt, al op 150 meter.

Hoewel reflecterende kledij volgens de Fietsersbond meer zin heeft dan een fietslicht, is de bond evenwel geen voorstander van het verplicht dragen van een fluovestje. Er wordt immers gevreesd dat mensen de fiets aan de kant zullen laten staan. Toch moeten wij iets doen aan de geringe zichtbaarheid van de zwakke weggebruikers. Welke maatregelen zal de staatssecretaris nemen om de zwakke weggebruiker te sensibiliseren om zo goed mogelijk te worden gezien in het verkeer?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In 2007 kwamen er 191 fietsers en voetgangers om in het verkeer, dit maakt 17,9 procent uit van het totale aantal verkeersdoden. Van hen waren er 24 jonger dan twintig, 88 waren 65 of ouder.

Ik ben een groot voorstander van het fluovestje voor kinderen. In het voor- en het najaar van 2008 werden er door het BIVV in de basisscholen en in de eerste graad van het secundair onderwijs grote campagnes gevoerd om het dragen van zo een vestje te promoten. Ook volgend schooljaar komt er van 21 september tot 18 oktober een actie om het dragen van het fluovestje aan te moedigen. Het is de bedoeling zo veel mogelijk jongeren aan te zetten het fluovestje te dragen tijdens de donkere maanden van het jaar.

Enkel wanneer er een voldoende groot draagvlak is voor het dragen van het vestje, kan een verplichting worden overwogen. Anders heeft het niet veel zin zo'n maatregel in te voeren. Vooral de jongeren van het secundair onderwijs zijn moeilijk te overtuigen. Wij proberen daarom te zoeken naar een *cool* vestje. Ik heb hierover ook al contact gehad met de Onderwijsministers van de Gemeenschappen

07.03 Hilde Vautmans (Open Vld): De staatssecretaris kan hierbij volop rekenen op de steun van Open Vld. Ik zou de campagne wel liever zien starten op 1 september. Als er geen beterschap komt in de statistieken, moeten we toch de moed hebben om verdere maatregelen te nemen.

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De campagne start pas op 23 september omdat de eerste schoolweken al hectisch genoeg zijn voor de schooldirecties. Bovendien begint het pas vanaf oktober donkerder te worden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische keuring" (nr. 14049)

08.01 Josée Lejeune (MR): In februari voelde ik u al aan de tand in verband met uw voornemen om de openingsuren van de centra voor technische keuring te versoepelen. Die maatregel gaat in op 1 september, voor de belangrijkste centra.

U bevestigde bij die gelegenheid dat de toename van de exploitatiekosten een weerslag zou hebben op de tarieven. Die worden vastgesteld bij een koninklijk besluit en de tariefschalen werden sinds 1999 niet meer aangepast. Vandaag bedraagt de retributie 24,50 euro, btw inbegrepen. Volgens persberichten vraagt de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring een tariefverhoging met 20 procent, omdat de werkingskosten van de centra oplopen en de lonen van het personeel worden geïndexeerd.

Kan u die informatie bevestigen? Hoe staat het met de onderhandelingen met de sector? Wat denkt u van de mogelijkheid om een zwaardere sanctie op te leggen aan automobilisten die hun voertuig niet aanbieden of die het een tweede of derde keer moeten aanbieden? Werd er al een tijdpad vooropgesteld? Kan u meer toelichtingen verstrekken in verband met de avondopening van die centra? Om welke centra gaat het precies?

08.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Vanaf 1 september 2009 zullen de autokeuringscentra die tenminste vier controlelijnen tellen op maandag en donderdag tot 19 uur 's avonds open zijn, mits afspraak. Slechts zes van de 76 centra in ons land zullen 's avonds niet open zijn. Ook vanaf 1 september zal het in alle controlecentra mogelijk zijn de wagen op afspraak te laten keuren.

Het is tien jaar geleden dat de tarieven voor de autokeuring nog werden aangepast. Vanaf dit jaar zullen alle keuringscentra verlieslatend zijn en zullen de middelen van het compensatiefonds niet meer volstaan. Een indexerende en een aanpassing van de tarieven zijn noodzakelijk om de sector te saneren.

Ik heb geen aanvraag gekregen van de GOCA (Groepering van organismen voor de controle van automobielen) om de tarieven met 20 procent te verhogen. In de context van een sanering gaan de onderhandelingen eerder in de richting van een verhoging die de sector opnieuw in evenwicht brengt.

De tariefverhoging zal vanaf 1 januari 2010 mogen worden toegepast.

De eigenaars die hun wagen niet tijdig aan de keuring hebben onderworpen, zullen ertoe worden aangezet hun wagen sneller te laten keuren, daar het tarief verhoogd zal worden in functie van het aantal dagen vertraging. De politie zal systematisch toegang hebben tot de databank van de niet gekeurde wagens.

08.03 **Josée Lejeune** (MR): De kosten mogen niet op alle gebruikers worden afgewenteld. Ik ga ermee akkoord dat degene die voor een tweede of derde keer naar de keuring gaat gepenaliseerd wordt, maar de tarieven zouden niet verhoogd mogen worden voor de bestuurders die hun wagen op tijd laten keuren en de reglementering naleven.

08.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Wij hebben er geen belang bij de keuringscentra failliet te zien gaan. Er moet een gulden middenweg worden gevonden tussen de belangen van de eigenaars van de keuringscentra en die van de autobestuurders. Die onderhandelingen moeten tot een goed einde worden gebracht zodat de nieuwe tarieven in voege kunnen treden.

08.05 **Josée Lejeune** (MR): Ik ben het met u eens dat de centra hun begroting in evenwicht moeten kunnen houden. Het is vele jaren geleden dat de begroting van de sector nog werd aangepast. Een beperkte verhoging is dus noodzakelijk, maar die zou dan wel moeten worden opgelegd aan de autobestuurders die de reglementering niet naleven, veeleer dan aan de degenen die wel in orde zijn met de voorschriften.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de jonge verkeersslachtoffers" (nr. 13245)**

09.01 **Clotilde Nyssens** (cdH): Kinderen en jongeren zijn het meest kwetsbaar in het verkeer.

Volgens het BIVV zouden de meeste verkeersslachtoffers vallen in de categorie automobilisten van 18 tot 29 jaar. De jongeren tussen 15 en 24 jaar lopen het grootste risico om te overlijden of zwaar gewond te geraken als passagier. Vooral jonge voetgangers en fietsers jonger dan twintig raken zwaar gewond of overlijden aan de gevolgen van een verkeersongeval.

Is het aantal verkeersongevallen waarin kinderen en jongeren betrokken zijn de jongste jaren gestegen of gedaald? Kunnen specifieke maatregelen worden genomen om dit kwalijke fenomeen in te perken?

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik zal de statistieken die me door het BIVV werden bezorgd bij mijn antwoord voegen.

Tussen 2000 en 2007 is het aantal lichtgewonden, zwaargewonden en dodelijke slachtoffers voor alle leeftijdscategorieën gedaald. In diezelfde periode is het aantal doden en zwaargewonden in de categorie kinderen van 0 tot 14 jaar met 41 procent gedaald. Voor jongeren van 15 tot 19 jaar en van 20 tot 34 jaar ging het respectievelijk om een daling met 38 en met 36 procent.

De algemene daling van het aantal doden en zwaargewonden voor diezelfde periode bedraagt 39 procent.

De oververtegenwoordiging van de bestuurders tussen 18 en 24 jaar blijft zorgwekkend. Er zijn maatregelen nodig op de onderscheiden beleidsniveaus.

Er dient te worden aangedrongen op het gebruik van beschermingsmiddelen voor kinderen in de wagen en het dragen van de veiligheidsgordel. Jonge voetgangers en fietsers moeten zich kunnen ontwikkelen in een beveiligde omgeving en fluo-vestjes dragen. De dode hoek van de vrachtwagens, waarvan tal van fietsers het slachtoffer worden, moet bijzondere aandacht krijgen.

Zodra de gewestregeringen zijn samengesteld, zal ik contact opnemen met de beleids mensen uit het – hoofdzakelijk lager – onderwijs om hun steun te vragen voor acties inzake verkeersveiligheid die we vanaf september willen opzetten.

Het toezicht en de vervolging van de overtredingen, vooral inzake overdreven snelheid in de agglomeraties en de woonzones, maken integraal deel uit van onze actie.

Ik ijver voor een geïntegreerde benadering van de verkeersveiligheid (sensibilisering, infrastructuur en toezicht). Een maximum van 750 verkeerdoden in 2010 en vijfhonderd in 2015 blijft ons streefdoel.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "quads" (nr. 14149)**

10.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Het aantal quads zou in vijf jaar tijd minstens vervijfvoudigd zijn, al is dat moeilijk na te gaan omdat die tuigen op liefst drie manieren kunnen worden ingeschreven. Zeker niet iedereen is gelukkig met die opmars en dat heeft ondertussen al geleid tot een verbod op quads in de bebouwde kom in Antwerpen. Er worden wel uitzonderingen gemaakt voor personen met een handicap.

Hoe zullen de quadrijders op de hoogte worden gebracht van dat verbod? Komt er bijvoorbeeld een officieel verkeersbord met een officieel symbool?

Hoeveel ernstige en mindere ernstige ongevallen hebben zich de laatste jaren met quads voorgedaan? Bij hoeveel gevallen van verkeersagressie waren er chauffeurs van quads betrokken? Hoeveel verkeersovertredingen werden door een quadrijder begaan? Wil de minister een algemeen verbod van quads in de bebouwde kom?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Vermits quads geen aparte voertuigcategorie vertegenwoordigen, bestaan er geen statistische gegevens over hun betrokkenheid bij ongevallen, overtredingen en gevallen van verkeersagressie. Hun specifieke homologatie als landbouwtractor, vierwielige bromfiets B of vierwieler met motor houdt verband met hun technische kenmerken en met een Europese richtlijn. Deze voertuigen zijn onmogelijk onder een en dezelfde noemer onder te brengen. De typegoedkeuring is een prerogatief van de Europese Commissie. Aangezien ze goedgekeurd zijn voor gebruik op de openbare weg, lijkt een algemeen toegangsverbod tot de bebouwde kom me niet zinvol.

Voorzitter: de heer Olivier Destrebecq.

Steden en gemeenten kunnen echter zelf alle of bepaalde categorieën van quads weren op bepaalde wegen door middel van de wettelijke signalisatie. Dit gebeurt dan wel het beste in overleg met de naburige steden en gemeenten. Een apart verkeersbord lijkt me daarom ook niet nodig.

10.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijn vraag was absoluut niet bedoeld om een standpunt in te nemen met betrekking tot het rijden met quads. Ik wil wel oproepen tot een degelijk verkeersbeleid, gebaseerd op wetenschappelijk gefundeerde analyses. Daarvan is er echter geen sprake voor deze voertuigen. Alleen in dit land is men blijkbaar niet in staat om op wetenschappelijke basis fatsoenlijke verkeersstatistieken bij te houden. Ik verzoek de staatssecretaris dan ook om daarvan werk te maken.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de cijfers over de ongevallen met bestelwagens" (nr. 14282)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de letselongevallen met bestelwagens" (nr. 14312)
- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de cijfers van de ongevallen met bestelwagens" (nr. 14319)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent heeft een degelijk onderzoek verricht naar de ongevallencijfers waarbij bestelwagens zijn betrokken. De cijfers zijn ronduit hallucinant, met een stijging van het aantal letselongevallen met bestelwagens in de periode 1991-2007 van liefst 83 procent, tegenover een globale stijging van slechts 26 procent! Onderzoeken hebben aangetoond dat snelheid daarbij een van de belangrijkste oorzaken is. De doelgroep van de bestelwagens vereist wellicht specifieke maatregelen. Zo zou men een snelheidsbegrenzing kunnen invoeren door de bestaande Europese richtlijn uit te breiden voor voertuigcategorie N1. Een andere mogelijkheid is de Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA), een technisch hulpmiddel voor het handhaven van de snelheid.

Zou bijvoorbeeld het komende Europees voorzitterschap geen goede hefboom zijn om te gaan naar een snelheidsbegrenzing voor bestelwagens tot 3,5 ton? Zo ja, aan welke snelheid denkt de staatssecretaris dan? Zal de staatssecretaris rekenen op het ISA-systeem om het aantal ongevallen met bestelwagens - en eventueel ook met andere voertuigen - te verlagen?

11.02 Patrick De Groote (N-VA): Ik loop niet hoog op met dat onderzoek van de UGent omdat het lijkt uit te gaan van het feit dat men in België over ongevallenstatistieken voor bestelwagens zou beschikken, terwijl dat geenszins het geval is. De ongevallenstatistieken hebben het over de categorie 'lichte vrachtwagens', waarin zowel bestelwagens als SUV's, terreinwagens en pick-ups zitten. Het aantal lichte vrachtwagens is met 60 procent gestegen, wat meteen ook de stijging van het aantal letselongevallen verklaart. Over de evolutie bij andere voertuigcategorieën of vergelijkende reizigerskilometers wordt gemakshalve gezwegen.

Volgens een Nederlands onderzoek zouden de oorzaken voor het hoog aantal dodelijke slachtoffers bij chauffeurs van bestelwagens liggen bij tijdsdruk, te zwaar beladen voertuigen en chauffeurs die weigeren hun gordel te dragen. Trekt men in België ook dezelfde conclusies of bestaan ook hierover geen gegevens? De Europese noch de Belgische ongevallenstatistieken maken een onderscheid tussen auto's met vierwielaandrijving en andere. Waarom koppelt men de ongevallenstatistieken niet aan de voertuiggegevens - zoals in Nederland - om aldus specifieke risico's te kunnen detecteren?

11.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik heb kennis genomen van de betrokken studie. De lichte bestelwagens hebben een maximaal toegelaten massa tot 3,5 ton en kunnen worden bestuurd met een rijbewijs B. Hier gaat het dus om een zeer breed gamma van voertuigen, die 120 kilometer per uur mogen rijden op de autowegen. De zogenaamde terreinwagens worden hoofdzakelijk beschouwd als personenwagens en vallen niet onder de categorie lichte bestelwagens. De gepubliceerde statistieken houden te weinig rekening met de toename van het aantal bestelwagens, namelijk 60 procent op tien jaar tijd. Het aantal afgelegde kilometers op autosnelwegen is bijna verdrievoudigd. Bovendien zijn deze voertuigen ook alsnog sneller en comfortabeler geworden. Het is dus niet ongevoen dat bestelwagens op de autosnelweg 120 km/uur of meer rijden.

Inzake ongevalbetrokkenheid daalt het totale aantal letselongevallen met 27 procent, terwijl ze met een bestelwagen stijgen met 21 procent, op autosnelwegen zelfs met 83 procent. Ik heb momenteel geen verdere gegevens over de oorzaken van deze ongevallen. Wellicht hebben ze te maken met overdreven of onaangepaste snelheid, vermoeidheid en overbelading. Op basis van het ongevallenformulier en het opgestelde proces-verbaal kan men altijd via de nummerplaat meer gedetailleerde gegevens over het voertuig bekomen.

Hetzelfde fenomeen komt ook voor in de buurlanden. Bij de aanpak moeten we dus zeker kijken naar wat men op Europees vlak wil doen. Enkel Europa kan immers de invoering van de snelheidsbegrenzer verplichten. Volgens mijn informatie komt de problematiek Europees momenteel niet aan bod, ook niet in de gespecialiseerde werkgroepen. We zullen moeten nagaan in hoeverre de problematiek bij de Europese instanties bespreekbaar kan worden gemaakt. Als we met dezelfde Europese commissaris kunnen verder werken hoop ik de problematiek te kunnen aansnijden wanneer België vanaf 1 juli 2010 de Europese Raad voorziet.

De ISA is het stokpaardje van het betrokken onderzoekscentrum. Een eventuele invoering voor alle voertuigen moet in elk geval in een globaal Europees kader worden bekeken, waarbij men rekening houdt met de infrastructuur en de technologische middelen. Ik ben zeker geen tegenstander. Het zou alle voertuigen ten goede komen, niet enkel de bestelwagens. Ik sta ook positief tegenover elk initiatief om de inbouw van een snelheidsbegrenzer in bepaalde categorieën van lichte bestelwagens te stimuleren met het oog op een wetenschappelijke evaluatie van de effecten ervan op de verkeersveiligheid en de mobiliteit.

11.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Voor een initiatief voor een algemene snelheidsbegrenzing voor voertuigcategorie N1, waaronder ook terreinwagens vallen, verwijst de staatssecretaris naar het Europese niveau. Hij zou contact moeten opnemen met zijn Duitse collega want daar is er al een politieke discussie geweest over de problematiek – en met zijn Zweedse collega – een land dat ver staat op het vlak van de verkeersveiligheid en dat Europees voorzitter is vóór België. Als we bondgenoten vinden, moet het mogelijk zijn om tijdens het Europees voorzitterschap stappen vooruit te zetten.

Het onderzoek gebeurde op basis van bekende cijfers van het BIVV en moeten dus enigszins genuanceerd worden. Het aantal verkeersdoden is gedaald met 10 procent, maar in de rest van het verkeer gaat het om 40 procent, terwijl het aantal afgelegde auto- en vrachtwagenkilometers op onze wegen ook spectaculair stijgt. Er moeten alleszins maatregelen worden uitgewerkt voor die specifieke risicogroep.

11.05 Patrick De Groote (N-VA): Inzake statistieken heeft ons land nu eenmaal heel wat achterstand. Ik wil waarschuwen voor te veel betutteling, ook in het verkeer. De zaken moeten inderdaad in Europees perspectief bekeken worden, maar daarmee zijn we nog geen stap verder. We nemen zelf te weinig initiatieven. In het buitenland berekent men steeds meer het doodslagcijfer van auto's, dit is het aantal doden dat een bepaald wagentype bij botsingen veroorzaakt. Hoe lang zal het duren alvorens we ook zo ver zijn?

11.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De stijging van de betrokkenheid van de lichte bestelwagens in de ongevallenstatistieken is een afwijkende tendens. Ik verbind mij ertoe om daarvoor specifieke oplossingen te zoeken. Voor technische ingrepen is een Europese consensus noodzakelijk. Ik zal mijn Zweedse en mijn Spaanse collega bij de voorbereiding betrekken. In Europees verband werkt men omwille van de continuïteit namelijk telkens met een groep van drie leden. Ik zal nagaan of we kunnen komen tot een Europese aanpak die in de richting gaat van wat de heren Van den Bergh en De Groote suggereren. Iedereen weet dat we nu eenmaal 27 neuzen in dezelfde richting moeten krijgen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeoorloofde gebruik van de landingsbaan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14306)

12.01 Olivier Maingain (MR): Op vrijdag 26 juni hebben de verenigingen van omwonenden van Brussels

Airport per gerechtsdeurwaarder manifeste inbreuken vanwege Belgocontrol laten vaststellen met betrekking tot een voortijdige ingebruikname van baan 02.

Belgocontrol baseert zich bij de keuze van de banen op de voorspellingen van het AMF (Aerodrome Meteorological Forecast) die maximale windsnelheden aangeven, conform de aanbevelingen van de Organisatie van de internationale burgerlijke luchtvaart (OIBL), en geen gemiddelde waarden zoals dat met METAR (METeorological Airport Report) het geval is.

Het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005, bevestigd door het arrest van het Hof van Cassatie van 14 september 2006, verbiedt trouwens elk buitensporig, onwettig en onrechtmatig gebruik door de Belgische Staat van baan 02, met toepassing van het plan Anciaux.

Wat waren de weersvoorspellingen van het AMF op 26 juni jongstleden? Waarom werd gebruik gemaakt van baan 02? Wat zijn vandaag precies de voorwaarden voor het gebruik van die baan? Welke noodzakelijke aanpassingen werden er door de vorige regering aangebracht om zich te schikken naar de rechterlijke beslissingen?

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Baan 02 werd op 26 juni jongstleden inderdaad gebruikt. Volgens Belgocontrol bedroeg de invalshoek van de wind toen 70° en trok de wind aan tot 8 knopen. Het was dus logisch dat de banen 07 gebruikt werden, omdat men van daaruit tegen de wind in vloog, en dat baan 02 bijgevolg voor de landingen gebruikt werd.

Ik meen dat ik de wijze waarop Belgocontrol nu al vijf of zes jaar de start- en landingsbanen kiest, inmiddels voldoende heb toegelicht.

De regering besliste internationale deskundigen te vragen een studie uit te voeren naar de windnormen die gehanteerd worden op Brussels Airport. Alvorens een nieuwe, naar ik hoop definitieve wijziging door te voeren, wens ik de resultaten van die studie af te wachten. Ze worden in september verwacht.

12.03 **Olivier Maingain** (MR): De vaststellingen van de feiten zijn blijkbaar tegenstrijdig.

Ik veronderstel dat de leden van de commissie voor de Infrastructuur kennis zullen kunnen nemen van het rapport van de internationale deskundigen, zodra het beschikbaar is.

Binnen welke termijn denkt u, naar aanleiding van de conclusies van de internationale deskundigen, voorstellen tot wijziging van de spreidingsplannen te kunnen formuleren?

12.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Zodra de conclusies beschikbaar zullen zijn, zal ik de ministerraad een voorstel voorleggen. Dan zal ik de door u gewenste uiteenzetting houden.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van de lowcostterminal op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14307)**

13.01 **Olivier Maingain** (MR): Een aantal Brusselse gemeenten (Oudergem, de twee Woluwes en Schaarbeek) dienden een vordering tot staking in voor de rechtbank van eerste aanleg in verband met de bouw van een lowcostterminal op Brussels Airport.

De staatssecretaris kan zich natuurlijk niet mengen in administratieve procedures inzake stedenbouw en leefmilieu die eigen zijn aan het Vlaams Gewest. Dit dossier bevat echter ook een aspect waarvoor hij wel bevoegd is. Op 18 juni 2008 richtte de regulator van de FOD Mobiliteit een brief aan Brussels Airport Company (BAC) waarin gesteld wordt dat de lowcostterminal niet operationeel kan worden voor het begin van de volgende reguleringsperiode, namelijk begin maart 2011 en dat het bijgevolg niet opportuun is een advies te verstrekken met betrekking tot de luchthavengelden.

Op 22 juni jongstleden bevestigde u dat de tarieven op een transparante basis moeten worden vastgesteld, overeenkomstig de Europese richtlijn. Intussen vernamen we dat de federale regering bezorgd is over de ontwikkeling van het lowcostproject en dat elke beslissing daaromtrent tot maart 2011 zou worden opgeschort.

Is dat inderdaad het advies van de regulator en bent u het daarmee eens? Welk standpunt neemt de regering in na de jongste besprekingen over deze aangelegenheid?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Naar aanleiding van een vraag van de exploitant van de luchthaven in verband met het nieuwe tarief heeft de Dienst regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal in juni 2008 geantwoord dat hij geen advies kon uitbrengen wegens het niet voorhanden zijn van een reglementering voor de gedifferentieerde diensten. De Dienst regulering heeft besloten dat de nieuwe *lowcost*diensten zonder wijziging van de reglementering niet aangeboden mochten worden aan de passagiers vóór de volgende reguleringsperiode.

Volgens de Europese richtlijn moet uiterlijk in maart 2011 een gedifferentieerde tarifiering worden toegepast in alle luchthavens. Die tarieven moeten door de maatschappijen vóór het seizoen gekend zijn. Als we vandaag dus geen beslissing nemen over de gedifferentieerde tarifiering, zullen we het over een jaar moeten doen, en heeft Brussel intussen een handicap ten opzichte van de concurrentie van Schiphol, Düsseldorf, Keulen, Luxemburg en Parijs.

Ik denk dat wij Brussels Airport moeten toelaten om net hetzelfde te doen als wat alle andere luchthavens mogen doen en om bijgevolg een gedifferentieerde tarifiering toe te passen. Wij weten dat de *lowcost*maatschappijen hun marktaandeel jaar na jaar vergroten en wij kennen de voor- en nadelen van een dergelijke uitbating. U weet welke bedragen het Waalse Gewest moet neertellen om die maatschappijen aan te trekken.

Voor Brussels Airport moet de keuze nog worden gemaakt. Heeft het er belang bij die vorm van concurrentie in het leven te roepen? Zonder specifieke terminal zal Brussels Airport de *lowcost*maatschappijen dezelfde tarieven aanrekenen als het alle andere maatschappijen aanrekent. De differentiëring is echter een noodzaak voor de concurrentiepositie van onze nationale luchthaven en zal hoe dan ook verplicht zijn vanaf maart 2011. Het komt ons dus toe te beslissen of we Brussels Airport al dan niet willen benadelen ten opzichte van andere luchthavens zoals Rijsel, Charleroi, Bierset of Maastricht.

De differentiatie van de tarieven zal moeten zijn gereguleerd om de ontwikkeling van de *lowcost*activiteit mogelijk te maken. Eigenlijk gaat het om wat de toekomst van Brussel-Nationaal is en om de complementariteit met de andere luchthavens. De regering moet kiezen!

Ik stel vast dat de luchtvaartmaatschappijen, zelfs Brussels Airlines, met veel wantrouwen tegen dat project aankijken.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het onderzoek over de praktijken van EI Al" (nr. 14340)

14.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Naar aanleiding van enkele parlementaire vragen over de ondervragingspraktijken die Belgen die reisden met de luchtvaartmaatschappij EI Al, moesten ondergaan, beloofde de Belgische regering om een en ander grondig te onderzoeken. Zijn deze onderzoeken al afgelopen? Is er intussen in de praktijk al iets veranderd?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Uit het onderzoek naar de beveiliging van EI Al blijkt dat al dertig jaar lang getolereerd wordt dat de veiligheidsagenten van deze maatschappij zelf beveiligingstaken uitvoeren, zonder dat daarover formele afspraken bestonden. Na overleg met het Comité Inlichtingen en Veiligheid zullen er nu wel duidelijke en formele afspraken worden gemaakt tussen de Belgische en de Israëlische overheid over de beveiliging van EI Al. De besprekingen zijn aan de gang en er wordt op korte termijn een overeenkomst verwacht. In afwachting mogen de veiligheidsdiensten van EI Al geen manuele fouilleringen meer uitvoeren.

14.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Ik heb de indruk dat de staatssecretaris niet al te diep wil ingaan op de resultaten van het onderzoek naar de EI Al-beveiliging. Ik hoop tevens dat dit antwoord niet inhoudt dat al dertig jaar lang getolereerd wordt dat de EI Al-agenten manuele fouilleringen uitvoeren.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Olivier Destrebecq** aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "staanplaatsen in vliegtuigen" (nr. 14290)
- de heer **Peter Logghe** aan de minister van Klimaat en Energie over "de staanplaatsen bij Ryanair" (nr. 14357)
- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke initiatieven om recht te staan in vliegtuigen" (nr. 14377)

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Geerts wordt diens vraag nr. 14377 omgezet in een schriftelijke vraag.

15.01 Olivier Destrebecq (MR): De lowcostmaatschappij Ryanair heeft bekend gemaakt dat ze momenteel gesprekken voert met de Amerikaanse vliegtuigconstructeur Boeing over de mogelijke installatie van leuningen waarmee ze een twaalfstal passagiers nagenoeg staand zou kunnen vervoeren.

De passagiers zouden een soort kruk krijgen waarop ze kunnen steunen of zitten. Die plaatsen zouden gratis worden aangeboden of met een korting tot 50 procent.

Moet men de rendabiliteit, hoe rechtmatig die ook moge zijn, ten koste van de passagiersveiligheid waarmaken?

Is het wettelijk mogelijk dit soort wijzigingen aan vliegtuigen aan te brengen?

Is het staand vliegen niet gevaarlijk voor de veiligheid van de passagiers?

Zou België geen standpunt moeten innemen en geen uiting moeten geven aan onze bezorgdheid?

15.02 Peter Logghe (Vlaams Belang): Het prijsvoordeel van rechtstaand vliegen lijkt evident, maar er rijzen toch een heleboel veiligheids- en consumentenproblemen. Wat is de reactie op die verkoopstunt van Ryanair? Strookt rechtopstaand reizen wel met de veiligheidsvoorschriften van de International Civil Aviation Organisation? Als dat zo is, dan moet ertegen worden opgetreden. Werd hierover al contact opgenomen met Ryanair?

15.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ryanair heeft een spraakmakend businessmodel en de manier van communiceren van betrokken maatschappij is al even opmerkelijk. Zo heeft Ryanair - na al een aantal andere frappante voorstellen gelanceerd te hebben - bekend gemaakt dat de mogelijkheid van staanplaatsen in vliegtuigen wordt onderzocht. De reglementering van de burgerluchtvaart is hierover echter duidelijk.

(Frans) Op Europees niveau moet elk luchtvaartproduct of –uitrustingsstuk gecertificeerd worden door het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), dat nagaat of die producten en stukken voldoen aan de in de Europese verordening nr. 216/2008 opgenomen vereisten.

Elk nieuw luchtvaartuitrustingsstuk moet van bij de ontwerpfasen, alsook vóór de ingebruikneming, worden getest en goedgekeurd door het EASA. De ontwerpers van Airbus en Boeing hanteren hun eigen bestekken met betrekking tot de vereisten voor vliegtuigstoelen, en die zijn soms strenger dan de vereisten van de overheid.

Aangezien het idee nog maar pas werd geopperd, zullen de luchtvaartmaatschappijen nog geduld moeten oefenen alvorens passagiers rechtopstaand te vervoeren.

15.04 Olivier Destrebecq (MR): Dat stelt me gerust.

15.05 Peter Logghe (Vlaams Belang): Dit is een geruststellend antwoord.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het personeel van BAC" (nr. 14335)**

16.01 Ine Somers (Open Vld): In navolging van het Bergerrapport overweegt luchthavenbeheerder BAC saneringsplannen. Kan de minister mij zeggen hoeveel BAC-personeelsleden een contractueel en hoeveel een statutair statuut hebben? Wordt er bij ontslagen voor alternatieven tewerkstelling gezorgd? Op welke

wijze worden de rechten van de statutaire personeelsleden gevrijwaard?

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De directie van BAC heeft verschillende opties overwogen als antwoord op de crisis in de luchtvaartsector, maar een sanering is niet langer aan de orde.

Alle personeelsleden van BAC hebben een contractueel statuut, maar ongeveer 50 procent van het personeel behoudt de verworven rechten van voor de omzetting van BIAC. Deze personeelsleden genieten vastheid van betrekking.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de boetes voor spoorbedrijven" (nr. 14364)**

17.01 **Ine Somers** (Open Vld): De regering heeft besloten een systeem uit te werken van financiële *incentives* voor spoorwegbedrijven. Deze bedrijven kunnen beloond of gestraft worden volgens bepaalde voorwaarden. Infrabel zou de maatregel uitvoeren.

Kan de staatssecretaris meer uitleg geven over de maatregel? Hoe verhouden de beloningen en de straffen zich tot soortgelijke bepalingen in de beheerscontracten? Vervallen die bepalingen of gelden voortaan de twee systemen? Kan Infrabel op overheidssteun rekenen om de maatregel uit te voeren?

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Spoorondernemingen en de beheerder van infrastructuur moeten volgens richtlijn 2001/14 aan een prestatiesysteem worden onderworpen. De bedoeling is om ze aan te sporen tekorten te beheersen en het spoornetwerk performanter te maken.

De Europese commissie heeft België in juni 2008 in gebreke gesteld omdat dit systeem er hier nog niet was. Daarom heeft de regering een wetsontwerp opgesteld om België in regel te brengen met de Europese richtlijn. Het werd op 3 juli 2009 door de Ministerraad goedgekeurd.

De regering zal Infrabel niet helpen om dit mechanisme, dat zelfbedruipend moet zijn, op poten te zetten. De praktische modaliteiten moeten nauwgezet worden uitgewerkt om te vermijden dat Infrabel of de NMBS dubbel beloond of gestraft zouden worden.

17.03 **Ine Somers** (Open Vld): Het is belangrijk dat nagegaan wordt hoe de dubbele straffen of beloningen kunnen worden vermeden.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars" (nr. 14434)**

18.01 **Josée Lejeune** (MR): Uit een analyse van een aantal ernstige ongevallen met autobussen en autocars is gebleken dat er een verband zou kunnen zijn met de niet-naleving van het maximumaantal vervoerde personen, de rij- en rusttijden of de toegelaten snelheid.

Via de nieuwe bepalingen tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 december 1946 wilde de wetgever de organisatoren (die in de wet 'opdrachtgevers' worden genoemd) ontraden om een beroep te doen op de diensten van gewetenloze vervoerders, enerzijds, en voorkomen dat de vervoerders door sommige organisatoren onder druk zouden worden gezet, anderzijds. Voortaan zullen de organisatoren worden gestraft wanneer ze richtlijnen hebben gegeven die aan de basis liggen van bepaalde inbreuken. De professionele opdrachtgever zal eveneens ambtshalve worden gestraft wanneer de vervoerder niet over de vereiste vervoersvergunning beschikt.

Er mag maximaal negen uur per dag worden gereden, met maximaal twee keer per week een verlenging tot tien uur. Worden de organisatoren verondersteld op de hoogte te zijn van het uurrooster en alle snelheidsregistraties van die week om te kunnen nagaan of de onderneming de regels in acht neemt?

Welke verantwoordelijkheid draagt de groepsbegeleider, meer bepaald voor snelheidsovertredingen?

Als alle passagiers moeten blijven zitten en hun veiligheidsgordel om moeten hebben, hoe kan de opdrachtgever dan de snelheidsmeter in het oog houden? Wie is er, in geval van een geschil, aansprakelijk wanneer de instructies mondeling werden gegeven? Zal er een nota gestuurd worden om de sector beter te informeren? Worden sommige vzw's, net als een touroperator, beschouwd als een beroepsorganisatie?

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het koninklijk besluit van 30 september 1946, dat door de wet van 6 mei 2009 gewijzigd werd en op 29 mei 2009 in werking trad, voorziet voortaan in een grotere verantwoordelijkheid van de opdrachtgever bij het personenvervoer over de weg. Het is de bedoeling van de wetgever te ontraden dat een beroep wordt gedaan op de diensten van een transporteur die niet in regel is en de druk die sommigen ondergaan te doen afnemen.

De organisator zal worden gestraft wanneer hij richtlijnen heeft gegeven die aan de basis liggen van bepaalde inbreuken. Hij hoeft niet noodzakelijk op de hoogte te zijn van de planning van de chauffeur, maar hij mag niet de opdracht geven de toegelaten rijtijd te overschrijden. Hij is verantwoordelijk wanneer hij de chauffeur vraagt de toegelaten maximumsnelheid te overschrijden.

Ten slotte, wat met de verantwoordelijkheid in geval van een verkeersovertreding?

De opdrachtgever is slechts verantwoordelijk indien hij de bestuurder instructies geeft waardoor die zich verplicht ziet overtredingen te begaan.

Conclusie: alleen de ondernemer van personenvervoer en/of de bestuurder zijn verantwoordelijk, behalve indien het bewijs wordt geleverd dat de opdrachtgever formele instructies heeft gegeven om het toegelaten aantal passagiers te overschrijden, de rij- en rusttijden niet na te leven, of de toegelaten maximumsnelheid te overschrijden.

Alle informatie met betrekking tot de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgevers is inmiddels beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ik wijs er tot slot op dat een vzw waarvoor het vervoer slechts een nevenactiviteit is als een niet-professionele opdrachtgever dient te worden aangemerkt.

18.03 **Josée Lejeune** (MR): Ik denk dat de wet noodzakelijk was, maar er is in het veld wat onbegrip en enkele moeilijkheden. Als ik geen planning vraag en de chauffeur blijkt de regelgeving tijdens de week niet te hebben nageleefd, en er doet zich een ongeval voor, dan is de chauffeur verantwoordelijk.

18.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Of de baas van de chauffeur! De chauffeur is steeds verantwoordelijk, behalve wanneer de reizigers het bevel geven de reglementering niet na te leven.

18.05 **Josée Lejeune** (MR): Dat lijkt logisch als men niet in het veld staat. Maar voor degenen die in het veld staan, zijn er ernstige problemen. U zal nooit kunnen bewijzen dat u geen bevel hebt gegeven, dat gebeurt immers mondeling. Er zal een probleem van medeverantwoordelijkheid zijn.

Ik heb een suggestie: zou men voor de vzw's, de scholen en consoorten die regelmatig van dit vervoer gebruik maken de sector niet kunnen vragen een overeenkomst te sluiten tussen de vereniging en de transporteur? Dat zou problemen voorkomen.

18.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): U wenst een praktisch kader voor de verenigingen die een beroep doen op vervoermaatschappijen?

18.07 **Josée Lejeune** (MR): Het zijn vaak vrijwilligers die voor die verenigingen werken. Die overeenkomst zou ervoor zorgen dat de chauffeur de rijtijden respecteert en dat degenen die de bevelen geeft de wegcode naleeft.

18.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik verbind mij ertoe na te gaan wat kan gedaan worden om het wederzijds begrip in de hand te werken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.50 uur.

La réunion publique est ouverte à 10 h 17 par M. François Bellot, président.

01 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place d'une procédure d'atterrissage verte à Zaventem" (n° 13520)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Vous avez fait part de votre intention d'introduire une technique d'atterrissage plus respectueuse de l'environnement à l'aéroport de Bruxelles-National. Les avions effectuent leur approche en descente continue, avec une puissance moteur minimale constante, au lieu d'atterrir par paliers.

La CDA (*Continuous Descent Approach*) limiterait les coûts de kérosène pour les compagnies aériennes. Sur le plan environnemental, les émissions de CO₂ seraient réduites de 160 à 470 kg par atterrissage et les nuisances sonores pour les riverains situés dans un rayon de 15 à 50 km de l'aéroport seraient également réduites.

Quelles sont les modalités précises de cette technique, leurs impacts ainsi que les délais devant mener à une généralisation éventuelle de cette technique d'atterrissage ?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : L'instauration de la CDA sur les aéroports participe aux efforts visant à réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement.

Force est de constater une réduction significative du bruit et des émissions au moment de l'approche : l'avion suit un profil de descente continu, les moteurs sont réduits à leur puissance minimale et les volets et train d'atterrissage restent rentrés le plus longtemps possible.

Les bénéfices se font principalement sentir à une distance comprise entre environ 15 à 50 km de l'aéroport avec une réduction de 5 dB par rapport à une approche conventionnelle. On observe également une économie de 40 % de kérosène pendant la phase d'approche.

Un groupe de travail composé de Belgocontrol et de compagnies aériennes a été constitué pour mettre en place et généraliser cette technique à l'aéroport de Bruxelles-National. Le nombre de vols effectuant ces tests augmentera progressivement lorsque les contrôleurs et les pilotes y seront familiarisés.

Après la phase de test, cette technique sera généralisée pour tous les vols en arrivée, sauf exception. Le fait d'accepter ou de refuser une approche continue restera en effet la prérogative du pilote. Le contrôle aérien pourra également toujours approuver ou refuser ce type d'approche, en fonction de la situation globale du trafic et de la nécessité de respecter des règles de sécurité.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Si cette solution présente autant d'avantages, pourquoi n'y a-t-on pas pensé plus tôt ? N'y a-t-il pas aussi certains désavantages en termes de sécurité ou de confort des passagers ?

01.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : On ne pense pas toujours aux choses les plus évidentes !

L'incident est clos.

02 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité des motards" (n° 13124)

02.01 Xavier Baeselen (MR) : En 2007, 136 motards ont perdu la vie sur les routes belges. On constate une recrudescence du nombre d'accidents mortels, particulièrement au printemps et en été. Les statistiques démontrent aussi que l'âge des victimes augmente. Avez-vous envisagé de cibler des actions sur des

groupes à risque et notamment les motards âgés de 40 à 50 ans ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La campagne de sensibilisation organisée par l'IBSR, les Régions et les associations de motards a été axée sur la sécurité des motards et a abordé le problème de la visibilité.

La problématique de la circulation des motos sur les bandes de circulation réservées aux bus fera l'objet d'une réunion de concertation avec les Régions, sans doute après les vacances.

L'analyse des derniers chiffres fait apparaître un nouveau groupe à risques, c'est-à-dire les 40 à 50 ans. Il faut examiner si une formation à la conduite spécifique, élaborée spécialement pour ce groupe, ne permettrait pas de réduire les risques. Il s'agit bien d'une nouvelle préoccupation.

02.03 Xavier Baeselen (MR) : Je salue les campagnes de prévention qui étaient bien visibles. J'insiste sur la concertation qui aura lieu à la rentrée au sujet des couloirs de bus. Je retiens votre idée de formation spécifique.

L'incident est clos.

03 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la vente en grande surface de motos pour enfants" (n° 13447)

03.01 Xavier Baeselen (MR) : Une grande surface propose à la vente des motos pour enfants. Ces véhicules ne sont pas homologués et ne peuvent être utilisés sur la voie publique. Ce qui est surprenant, ce sont les caractéristiques reprises dans la publicité : une cylindrée de 110 cm³ et une vitesse maximale de 70 km/h !

Alors que des efforts importants sont accomplis pour la sécurité des deux-roues motorisés, des véhicules de ce type vendus à des enfants peuvent être considérés comme de véritables engins de mort.

Avez-vous eu connaissance de la vente de ce type de véhicules ? Quel est votre avis sur ce type de véhicules et sur ce qu'il y a moyen de faire en tant qu'autorité publique dans cette question ?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Ces motos de taille réduite et autres « pocket bikes » sont interdites sur la voie publique, quel que soit l'âge du conducteur. Leur usage y est punissable, car ces engins sont démunis de certificats de conformité et ne peuvent être assurés ni immatriculés.

Si leur vente reste libre, ces engins présentés à la vente doivent répondre aux normes de sécurité fixées par la directive européenne 98/37, transposée en droit belge par un arrêté royal du 5 mai 1995. Des produits non sûrs ont déjà été retirés du marché par l'Inspection économique, qui reste vigilante à cet égard.

Diverses mesures ont été prises pour accroître la sécurité des utilisateurs de ces engins. Dans le domaine de la prévention et de l'information, un article sur ce sujet a paru dans la revue *Via Secura* n°70 et, plus récemment, une brochure intitulée « mini motos, maxi dangers ! » a été éditée, pour mettre en garde le public vis-à-vis des risques d'utilisation des « pocket bikes ».

Dans le domaine de la protection des consommateurs, des orientations ont été données aux autorités chargées de la surveillance du marché des machines, de la protection des consommateurs, de la sécurité routière et des douanes. Un guide de sécurité dans ce domaine est téléchargeable sur le site internet du SPF Économie.

L'utilisation de ces petites motos reste limitée au cadre familial et sur un terrain privé. J'espère qu'elle restera raisonnable et prudente, mais elle relève de la responsabilité de l'utilisateur.

03.03 Xavier Baeselen (MR) : Ce type d'engin peut-il rentrer dans la catégorie des « jouets » ? La directive relative à la sécurité des jouets est beaucoup plus contraignante. Mais ce débat se place au niveau européen.

L'incident est clos.

04 Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la manutention des bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 13472)

04.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : De nombreuses compagnies aériennes souhaiteraient assurer elles-mêmes la manutention des bagages à l'aéroport. Quel fut en 2008 le délai moyen de manutention, par opérateur ? Combien de bagages n'ont-ils pas immédiatement été restitués sur le tapis roulant mais ne l'ont été que plus tard, à domicile ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le délai de manutention des bagages à l'aéroport de Zaventem est mesuré sur la base du temps qui s'écoule entre l'arrivée de l'avion et le moment où la dernière valise de ce vol est déposée sur le tapis roulant. L'exploitant de l'aéroport et les opérateurs ont convenu à cet égard de certaines normes, qui sont applicables depuis le mois d'avril 2008. Une norme a été fixée pour 50 % des vols et une seconde norme pour 90 % des vols. Ces deux normes varient en fonction du type d'appareil, donc en fonction du nombre de sièges.

Je remettrai à M. Van Campenhout un tableau chiffré détaillé pour la période avril 2008 - mai 2009.

Tous les bagages remis à l'enregistrement sont restitués aux passagers par le biais des tapis roulants. Il arrive parfois que certains bagages soient trop volumineux ou trop lourds pour ces tapis. Un membre du personnel de l'opérateur les amène dans ce cas au hall des bagages et les restitue au niveau du tapis roulant actif pour le vol concerné. Les bagages restitués de cette manière sont estimés à environ 4 % de la quantité totale de bagages restitués.

04.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Le fait que des normes spécifiques ne soient appliquées à la manutention des bagages que depuis avril 2008 m'étonne. Il arrive que certaines valises s'égarer et n'apparaissent pas sur le tapis roulant du *Baggage Claim*. Ces valises sont souvent restituées à leurs propriétaires dans les vingt-quatre heures. C'est sur ce point précis que portait ma question.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Alors j'ai dû mal la comprendre. J'y répondrai donc par écrit.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le respect des 'quota count' la nuit à Brussels Airport" (n° 14035)

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : La nuit du 24 juin, un Boeing 747 de Cargo B, ayant atterri sur la piste 02, aurait réveillé toute la région tant il était bruyant.

Un système de quotas sonores a pourtant été mis en place. Ces quotas sont fixés sur base d'un certificat acoustique de l'appareil. En définissant une valeur maximale à la quantité de bruit autorisée par vol, les appareils les plus bruyants sont interdits de vol pendant les périodes concernées.

Que s'est-il passé la nuit du 24 juin 2009 ? Pouvez-vous nous confirmer qu'il y a eu une infraction ? Quelles sont les raisons invoquées par Belgocontrol pour avoir autorisé l'atterrissage de cet appareil ? Quelles sont les sanctions exercées à l'égard de la compagnie et du contrôle aérien ?

Ne conviendrait-il pas de mettre en place une autorité de contrôle de l'activité aérienne qui soit indépendante ?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Suite à l'imposition des nouvelles normes, Cargo B a été contraint de remplacer les Boeing 747-200 par des Boeing 747-400. Au moment des faits, il s'agissait d'un avion du nouveau type, c'est-à-dire présentant un quota de bruit inférieur à 12 pour les atterrissages. Cet avion était donc parfaitement autorisé à atterrir la nuit.

Par ailleurs, la cellule spéciale chargée, au sein de l'inspection aéronautique, de contrôler les infractions et, le

cas échéant, de les sanctionner est fonctionnelle. Ses membres sont habilités à dresser des procès-verbaux en toute impartialité.

Je ne vois donc pas l'intérêt de créer un nouvel organisme de contrôle indépendant.

05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : L'appareil, malgré un quota de bruit inférieur à 12, a réveillé tout le monde. Il est pourtant indiqué sur le site d'Airport Mediation que tous les types de Boeing sont interdits la nuit à Bruxelles-National.

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les normes sur les 'quota counts' ne sont pas encore approuvées définitivement et formellement par le gouvernement en raison des positions prises par certains partis politiques. J'ai proposé des normes conformes à celles que vous souhaitez.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Ce plan comporte effectivement des mesures très intéressantes comme la diminution globale des vols de nuit autorisés.

Il s'agit ici d'un cas de dépassement du 'quota count'. J'aurais voulu obtenir de votre part une vérification du bruit. Quant à l'autorité de contrôle, nous en débattons ultérieurement. Je trouve la proposition du MR plutôt intéressante.

05.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : D'aucuns refusent le meilleur parce qu'ils veulent l'irréalisable. Or, il faut choisir !

05.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Airport Mediation a envoyé une réponse assez claire à tous les riverains. Il importe bien entendu de respecter les normes de vent.

L'incident est clos.

06 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du gsm au volant" (n° 13978)

06.01 Michel Doomst (CD&V) : Pas plus tard qu'hier, j'ai de nouveau aperçu un chauffeur de bus de De Lijn avec un téléphone portable à la main alors qu'il traversait le centre de ma commune. Quoique cette pratique soit très dangereuse, le nombre d'infractions constatées est en augmentation constante puisque, si en 2007 66.000 infractions ont été recensées, vers la moitié de 2008, 38.000 infractions avaient déjà été enregistrées. Le doublement de l'amende, qui a eu pour effet de faire passer le montant de celle-ci de 50 à 100 euros, semble donc inefficace.

Le secrétaire d'État envisage de lancer une campagne de conscientisation en collaboration avec l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR). Le ministre s'est-il déjà concerté à ce sujet avec l'Institut ? Est-il déjà en mesure de nous en dire plus sur cette campagne ? Combien d'infractions ont-elles été constatées sur l'ensemble de l'année 2008 ?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La distraction dans le trafic – en particulier celle résultant des coups de fil passés au volant – constitue effectivement un problème de sécurité de plus en plus aigu. Une concertation avec l'IBSR a fait apparaître qu'une campagne de sensibilisation conjuguée à une veille policière accrue est le meilleur moyen de dissuader les chauffeurs de téléphoner en roulant.

La campagne de sensibilisation de l'IBSR sera lancée le 27 juillet et s'achèvera le 23 août. Elle sera constituée d'affiches et de spots télévisés. Les détails de la campagne seront présentés lors d'une conférence de presse qui sera organisée au moment de son lancement.

Téléphoner au volant est interdit sur la base de l'article 8.4 du Code de la route. Au cours du premier semestre 2008, dans la catégorie voitures particulières, 38.152 infractions ont déjà été constatées, alors que pour l'année 2007, elles étaient au nombre de 66.550. Je ne dispose pas encore de chiffres définitifs pour 2008.

06.03 Michel Doomst (CD&V) : Le ministre ne pourrait-il lever un coin du voile en ce qui concerne la

nouvelle campagne ?

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le clip original s'adresse à un vaste public. Je ne puis en dire davantage à ce sujet aujourd'hui.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port de gilets fluorescents pour les cyclistes et les piétons" (n° 14125)

07.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : La visibilité des cyclistes et des piétons – *a fortiori* lorsqu'il s'agit d'enfants – est un gros problème. Entre octobre 2008 et janvier 2009, sept jeunes usagers sont morts en raison d'un manque de visibilité. Des chiffres publiés par l'IBSR montrent que le port d'équipements réfléchissants n'est pas un luxe inutile : dans le noir, un usager portant des vêtements sombres est visible à 20 m dans les feux de croisement d'une voiture, tandis que, dans les mêmes conditions, une personne qui porte un équipement réfléchissant est visible à 150 m.

Bien que les vêtements réfléchissants aient, selon le *Fietzersbond*, plus de sens que les phares de vélo, l'association n'est pas favorable au port obligatoire d'un gilet fluorescent, craignant qu'une telle mesure n'entraîne une désaffection du vélo. Il faut pourtant que nous fassions quelque chose pour remédier au manque de visibilité des usagers faibles. Quelles mesures le secrétaire d'État compte-t-il prendre pour sensibiliser les usagers faibles à la nécessité de se rendre le plus visibles possible dans la circulation ?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En 2007, 191 cyclistes et piétons ont perdu la vie dans des accidents de la circulation, soit 17,9 % du nombre total des morts sur nos routes. Parmi eux, 24 avaient moins de vingt ans, 88 étaient âgés de 65 ans et plus.

Je suis un fervent partisan du gilet de sécurité fluorescent pour les enfants. Au printemps et à l'automne 2008, l'IBSR a mené, dans les écoles fondamentales et dans le premier degré de l'enseignement secondaire, de grandes campagnes pour encourager le port de ces gilets de sécurité. À la prochaine rentrée scolaire, du 21 septembre au 18 octobre, une nouvelle action sera organisée pour promouvoir le port du gilet de sécurité fluorescent. L'objectif est d'inciter un maximum de jeunes à porter le gilet de sécurité fluorescent durant les mois les plus sombres de l'année.

Le port obligatoire ne pourra être envisagé que s'il recueille une adhésion suffisamment importante. À défaut, l'introduction d'une telle mesure ne présente pas grand intérêt. Ce sont surtout les adolescents de l'enseignement secondaire qui sont difficiles à convaincre. C'est la raison pour laquelle nous sommes à la recherche d'un gilet de sécurité 'tendance'. J'ai déjà eu des contacts à ce sujet avec les ministres de l'Enseignement des Communautés.

07.03 Hilde Vautmans (Open Vld) : En l'occurrence, le secrétaire d'État peut compter sur le plein soutien de l'Open Vld. Je préférerais toutefois que la campagne débute le 1^{er} septembre. Si la situation ne s'améliore pas au niveau des statistiques, nous devons tout de même avoir le courage de prendre des mesures supplémentaires.

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La campagne ne débutera que le 23 septembre parce que les premières semaines de la rentrée scolaire sont déjà suffisamment agitées pour les directions des écoles. En outre, il ne commence à faire plus sombre qu'à partir du mois d'octobre.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 14049)

08.01 Josée Lejeune (MR) : En février, je vous avais interrogé sur votre volonté d'élargir les heures d'ouverture des centres de contrôle technique. Cette possibilité existera dès le 1^{er} septembre, pour les antennes principales.

Vous aviez également confirmé que l'augmentation des coûts d'exploitation aurait des répercussions sur les

tarifs. Les coûts sont fixés par arrêté royal et les barèmes n'ont pas été augmentés depuis 1999. À ce jour, la redevance s'élève à 24,50 euros (TVA comprise). Selon la presse, la fédération des centres d'inspection automobile souhaite une hausse de prix de 20 %, puisque les coûts de fonctionnement des organismes augmentent et que le salaire du personnel est indexé.

Confirmez-vous ces informations ? Où en sont les négociations avec le secteur ? Que pensez-vous d'une sanction plus importante à l'égard des automobilistes en défaut de présentation et/ou obligés de représenter leur véhicule une seconde ou une troisième fois ? Un calendrier a-t-il été fixé pour les adaptations ? Pouvez-vous nous donner davantage de précisions au sujet des ouvertures tardives ? Quels centres seront concernés ? Quelles seront les antennes désignées ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : À partir du 1^{er} septembre 2009, les stations de contrôle technique équipées d'au moins quatre lignes de contrôle seront ouvertes le lundi et le jeudi soir jusqu'à 19 heures, sur rendez-vous. Sur 76 stations, seulement six stations ne seront pas ouvertes le soir. À partir de la même date, il sera possible de fixer un rendez-vous avec chaque station de contrôle technique en Belgique.

Sur le plan financier, les tarifs du contrôle automobile n'ont pas été adaptés depuis dix ans. À partir de cette année-ci, tous les organismes seront déficitaires et les moyens du Fonds de compensation ne suffiront plus. Une indexation et une adaptation des tarifs sont nécessaires pour assainir le secteur.

Je n'ai pas reçu de demande du GOCA (groupement de centres d'inspection automobile) pour augmenter le tarif actuel de 20 %. Dans un contexte d'assainissement, les négociations s'axent plutôt autour d'une augmentation qui équilibre le secteur.

L'augmentation de tarif pourra être appliquée à partir du 1^{er} janvier 2010.

Les automobilistes en défaut de présentation au contrôle technique seront invités à présenter leur véhicule plus tôt, car la redevance sera plus élevée en fonction du retard encouru. La base de données des véhicules non contrôlés sera systématiquement communiquée à la police.

08.03 Josée Lejeune (MR) : Il ne faut pas répercuter le coût sur l'ensemble des usagers. Je suis d'accord sur le fait de pénaliser celui qui passe une deuxième ou une troisième fois mais on ne peut augmenter le tarif pour les bons usagers qui se rendent régulièrement au contrôle technique et respectent la réglementation.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Nous n'avons aucun intérêt à voir les centres de contrôle technique faire faillite. Il faut trouver le juste milieu entre les desiderata des propriétaires des centres de contrôle et l'intérêt des propriétaires de voitures. Cette négociation devra aboutir afin que nous puissions appliquer une nouvelle tarification.

08.05 Josée Lejeune (MR) : Je partage votre volonté de maintenir un équilibre budgétaire dans les centres. Le budget du secteur n'a pas été revu depuis de nombreuses années. Une petite augmentation est donc nécessaire, mais la réflexion est à mener au niveau des citoyens qui ne respectent pas les règles, et non des bons usagers.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les jeunes victimes de la route" (n° 13245)

09.01 Clotilde Nyssens (cdH) : Les enfants et les jeunes sont parmi les plus vulnérables face aux accidents de la route.

Selon l'IBSR, la majorité des victimes de la route est à déplorer parmi les automobilistes âgés de 18 à 29 ans. Les jeunes entre 15 et 24 ans courent le plus de risques de décéder ou d'être grièvement blessés en tant que passagers. Ce sont les jeunes piétons et les cyclistes de moins de 20 ans qui sont grièvement blessés ou qui perdent la vie.

Le nombre d'accidents de la route impliquant des enfants et des jeunes est-il en augmentation ou en

diminution ces dernières années ? Est-il possible de prendre davantage de mesures spécifiques pour contrer ce phénomène gravissime ?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je joindrai à ma réponse la liste des statistiques fournies par l'IBSR.

Entre 2000 et 2007, on constate une baisse du nombre de blessés légers, de blessés graves et de décès pour toutes les catégories d'âge. Durant cette même période, le nombre de morts et de blessés graves a chuté de 41 % pour les enfants de 0 à 14 ans. Pour les jeunes âgés de 15 à 19 ans et de 20 à 34 ans, la baisse a été respectivement de 38 % et de 36 %.

La diminution générale du nombre de morts et de blessés graves pour cette même période est de 39 %.

La surreprésentation des conducteurs entre 18 et 24 ans reste très préoccupante. Des mesures aux différents niveaux politiques sont nécessaires.

Il faut insister sur l'utilisation des moyens de protection destinés aux enfants dans les voitures et sur le port de la ceinture de sécurité. Les jeunes piétons et cyclistes doivent pouvoir évoluer dans un environnement sécurisé et porter des gilets réfléchissants. Une attention particulière doit être réservée à l'angle mort des camions, dont sont victimes de nombreux cyclistes.

Dès que les gouvernements régionaux seront constitués, je prendrai langue avec les responsables de l'enseignement, principalement primaire, pour qu'ils soutiennent les actions en matière de sécurité routière que nous voulons développer dès septembre.

La surveillance et la poursuite des infractions, surtout en matière de vitesse dans les agglomérations et les zones d'habitation, font partie intégrante de notre action.

J'œuvre pour une approche intégrée de la sécurité routière (sensibilisation, infrastructure et surveillance). Notre objectif fondamental doit rester un maximum de 750 morts en 2010 et 500 en 2015.

L'incident est clos.

10 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les quads" (n° 14149)

10.01 Patrick De Groote (N-VA) : Le nombre de quads aurait au moins quintuplé en cinq ans, bien qu'il soit difficile de vérifier cette donnée puisque ces engins peuvent être immatriculés de trois manières différentes au bas mot. Cet engouement ne fait assurément pas le bonheur de tout le monde et a déjà débouché sur l'interdiction des quads dans l'agglomération anversoise. Des exceptions sont prévues, toutefois, pour les personnes souffrant d'un handicap.

Comment les conducteurs de quad seront-ils informés de cette interdiction ? Des panneaux de signalisation officiels, avec un pictogramme officiel, seront-ils prévus ?

Combien d'incidents plus ou moins graves se sont produits avec des quads ces dernières années ? Combien de cas d'agressivité au volant concernaient des conducteurs de ces engins ? Combien d'infractions au code de la route ont-ils commis ? Le ministre entend-il instaurer une interdiction générale des quads dans les agglomérations ?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Dans la mesure où les quads ne constituent pas une catégorie de véhicules séparée, il n'existe pas de données statistiques quant à leur implication dans des accidents, des infractions au code de la route ou encore des faits d'agressivité au volant. Leur homologation spécifique en tant que tracteur agricole, quadricycle de type B ou quadricycle à moteur est liée à leurs caractéristiques techniques et à une directive européenne. Il est impossible de classer ces véhicules dans une seule catégorie. La réception par type est une prérogative de la Commission européenne. Étant donné que les véhicules en question sont autorisés à circuler sur la voie publique, une interdiction générale d'accès aux agglomérations ne me paraît guère réaliste.

Président : M. Olivier Destrebecq.

Les villes et les communes peuvent interdire la circulation des quads sur certaines voiries en utilisant la signalisation légale. Idéalement, cette interdiction est concertée avec les villes et commune voisines. Un panneau de signalisation spécifique ne me semble par conséquent pas indispensable.

10.03 Patrick De Groote (N-VA) : Ma question ne visait nullement à prendre position sur l'utilisation de quads. Par contre, j'en appelle à une politique de circulation sérieuse, basée sur des analyses étayées scientifiquement. Pour ces véhicules, ce n'est absolument pas le cas. Il semble que notre pays soit bien le seul à ne pas être capable de tenir des statistiques de la circulation convenables et scientifiquement fondées. Je demande au secrétaire d'État de s'atteler à ce problème.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre d'accidents impliquant des camionnettes" (n° 14282)**
- **M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les accidents avec dommages corporels dans lesquels sont impliquées des camionnettes" (n° 14312)**
- **M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les statistiques relatives aux accidents dans lesquels sont impliquées des camionnettes" (n° 14319)**

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'Institut de Mobilité durable de l'Université de Gand a réalisé une excellente enquête sur les statistiques d'accidents impliquant des camionnettes. Les chiffres sont pour le moins hallucinants, traduisant pour la période 1991-2007 une hausse de 83 % du nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des camionnettes, pour une augmentation globale d'à peine 26 % ! Les recherches ont démontré que la vitesse était l'un des principaux éléments à l'origine de ces accidents. Des mesures spécifiques s'imposent probablement pour le groupe cible des camionnettes. Une limitation de la vitesse pourrait par exemple être introduite en élargissant l'application de la directive européenne existante aux véhicules de la catégorie N1. L'ISA (*Intelligent Speed Adaptation*), accessoire technique pour le contrôle de la vitesse, constitue une autre option.

La prochaine présidence de l'Union européenne ne pourrait-elle pas par exemple constituer un levier idéal pour aller vers une limitation de vitesse pour les camionnettes jusqu'à 3,5 tonnes ? Si c'est le cas, quelle est la vitesse envisagée par le secrétaire d'État ? Le secrétaire d'État tablera-t-il sur le système ISA pour faire baisser le nombre d'accidents impliquant des camionnettes mais également d'autres types de véhicules ?

11.02 Patrick De Groote (N-VA) : Cette étude de l'Université de Gand ne m'apporte pas grand-chose car elle semble s'appuyer sur l'existence en Belgique de statistiques d'accidents impliquant les camionnettes alors que de telles statistiques n'existent pas. Les statistiques d'accidents concernent la catégorie des 'véhicules utilitaires' incluant les camionnettes, mais également les SUV, les véhicules tout terrain et les pick-ups. Le nombre de véhicules utilitaires a progressé de 60 % expliquant automatiquement la hausse du nombre d'accidents occasionnant des dommages corporels. Pour plus de commodités, l'évolution dans les autres catégories de véhicules ou par rapport aux voyageurs-kilomètres est passée sous silence.

Selon une enquête néerlandaise, le nombre élevé de victimes parmi les conducteurs de camionnettes s'explique par les contraintes de temps, des véhicules surchargés et des chauffeurs refusant de porter leur ceinture de sécurité. Les conclusions sont-elles identiques en Belgique ou n'existe-t-il pas de données à ce sujet ? Les statistiques d'accidents européennes ou belges ne font pas la distinction entre les véhicules à quatre roues motrices et les autres. Pourquoi ne pas associer les statistiques d'accidents aux données relatives au véhicule, comme le font les Pays-Bas, pour pouvoir ainsi identifier des risques spécifiques ?

11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : J'ai pris connaissance de l'étude en question. Les véhicules utilitaires légers ont une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes et un permis de conduire B suffit pour les conduire. Il s'agit donc en l'occurrence d'une gamme très large de véhicules, pouvant circuler à 120 km/h sur les autoroutes. Les véhicules qualifiés de tout-terrain sont en principe considérés comme des voitures particulières et n'entrent donc pas dans la catégorie des véhicules utilitaires légers. Les statistiques publiées tiennent trop peu compte de l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires légers, à savoir 60 % en l'espace de dix ans. Le nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes a quasiment été multiplié par trois. Ces véhicules sont en outre devenus de plus en plus confortables et

rapides. Il n'est donc pas inhabituel de voir des véhicules utilitaires légers circuler à 120 km/h ou plus sur les autoroutes.

En ce qui concerne le nombre d'accidents, le nombre total d'accidents avec blessés diminue de 27 % alors qu'il augmente de 21%, et même de 83 % sur les autoroutes, pour ce qui est des accidents impliquant des véhicules utilitaires légers. Pour l'heure, je ne dispose pas de données supplémentaires en ce qui concerne les causes de ces accidents. Parmi ces causes on peut fort probablement citer une vitesse excessive ou inadaptée, la fatigue ou une charge excessive. Sur la base du formulaire de constat d'accident et du procès-verbal qui est dressé, il est toujours possible - par le biais du numéro de plaque minéralogique - d'obtenir davantage de données sur le véhicule.

On observe le même phénomène dans les pays voisins. En termes d'approche, nous devons certainement nous pencher sur les intentions au niveau européen. Seule l'Europe peut en effet imposer l'instauration du limiteur de vitesse. Selon mes informations, la problématique n'est actuellement pas à l'ordre du jour au niveau européen, ni davantage au sein des groupes de travail spécialisés. Nous devons examiner dans quelle mesure la problématique peut être soumise pour discussion aux instances européennes. Si nous pouvons continuer à travailler avec le même commissaire européen, j'espère pouvoir aborder la question lorsque la Belgique assumera la présidence du Conseil européen, à partir du 1^{er} juillet 2010.

L'ISA est le cheval de bataille du centre d'expertise concerné. Une instauration éventuelle pour l'ensemble des véhicules doit en tout cas être examinée dans un cadre européen global, tenant compte de l'infrastructure et des moyens technologiques. Je ne suis certainement pas opposé au système, qui profiterait à tous les véhicules, et pas seulement aux camionnettes. Je suis également favorable à toute initiative visant à stimuler l'incorporation d'un limiteur de vitesse dans certaines catégories de camionnettes légères en vue d'une évaluation scientifique de ses effets sur la sécurité routière et la mobilité.

11.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Pour ce qui est de la possibilité d'instaurer une limitation générale de vitesse pour les véhicules de la catégorie N1, dont font partie les véhicules tout terrain, le secrétaire d'État se réfère au niveau européen. Il devrait prendre contact avec son collègue allemand dans la mesure où une discussion politique a déjà été menée sur le sujet en Allemagne ainsi qu'avec son collègue suédois, la Suède figurant dans le peloton de tête des pays européens en matière de sécurité routière et ce pays assurant la présidence européenne avant la Belgique. Si nous pouvons trouver des alliés, il devrait être possible de réaliser des avancées sous notre présidence européenne.

L'étude a été réalisée sur la base de chiffres connus de l'IBSR et il convient donc d'y apporter certaines nuances. Le nombre de victimes mortelles a diminué de 10 % mais cette diminution est de 40% pour le reste du trafic, malgré l'augmentation spectaculaire du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes par les voitures et les camions. Il convient en tout état de cause de prendre des mesures en ce qui concerne ce groupe à risques spécifique.

11.05 Patrick De Groote (N-VA) : Notre pays accuse un arriéré important sur le plan des statistiques. Il s'agit également d'éviter toute surréglementation dans la circulation. Il convient effectivement de placer les choses dans une perspective européenne mais cela ne nous avance guère. Nous prenons nous-mêmes trop peu d'initiatives. À l'étranger, on s'intéresse de plus en plus au nombre de tués lors d'accidents avec tel ou tel type de véhicule. Qu'en est-il dans notre pays ?

11.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : L'augmentation de l'implication des véhicules utilitaires légers dans les accidents va effectivement à l'encontre de la tendance générale. Je m'engage à trouver des solutions spécifiques dans ce cadre. Les interventions techniques nécessitent un consensus au niveau européen. J'associerai mes collègues suédois et espagnol à la préparation des mesures. Dans le contexte européen, on travaille en effet toujours par groupe de trois membres de manière à assurer une certaine continuité. Je vérifierai si nous pouvons arriver à une approche européenne allant dans le sens de ce que suggèrent MM. Van den Bergh et De Groote. N'oublions pas que 27 regards doivent se tourner dans la même direction.

L'incident est clos.

12 Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur

"l'utilisation abusive de la piste d'atterrissage 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14306)

12.01 Olivier Maingain (MR) : Le vendredi 26 juin, des associations de riverains de l'aéroport de Bruxelles-National ont fait constater par huissier les infractions manifestes de la part de Belgocontrol dans la mise en service anticipative de la piste 02.

Belgocontrol utilise pour la sélection des pistes les prévisions de l'AMF (Aerodrome Meteorological Forecast) qui mentionnent des valeurs maximales de vent, conformément aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile Internationale, et non pas des valeurs moyennes comme l'effectuent les METAR (METeorological Airport Report).

Par ailleurs, depuis l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005, confirmé par l'arrêt de la Cour de cassation du 14 septembre 2006, l'État belge a été interdit de toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02 en application du plan dit Anciaux.

Quelles étaient les prévisions de l'AMF pour le 26 juin dernier ? Pour quelles raisons la piste 02 a-t-elle été utilisée ? Quelles sont les conditions actuelles précises d'utilisation de cette piste ? Quelles sont les adaptations nécessaires apportées par le gouvernement précédent pour se conformer aux décisions de justices ?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : La piste 02 a effectivement été utilisée le 26 juin dernier. D'après Belgocontrol, le vent était pendant cette période orienté à 70° et est monté jusqu'à 8 nœuds. Il était donc tout à fait logique d'utiliser les pistes 07, puisqu'elles faisaient face au vent, et par extension la piste 02 pour les atterrissages.

Je pense avoir déjà suffisamment expliqué la méthode de choix des pistes utilisée par Belgocontrol qui utilise cette méthode depuis maintenant cinq ou six ans.

Le gouvernement a décidé de faire appel à des experts internationaux pour réaliser une étude sur les normes de vent qui sont appliquées à Bruxelles-National. J'attendrai les résultats de cette étude avant de procéder à une nouvelle modification qui, je l'espère, pourra être définitive. Ces résultats sont attendus pour le mois de septembre.

12.03 Olivier Maingain (MR) : Visiblement, les constatations de faits sont contradictoires.

Je suppose que les membres de la commission de l'Infrastructure pourront prendre connaissance du rapport des experts internationaux dès qu'il sera disponible.

Dans quel délai estimez-vous pouvoir formuler des propositions pour adapter les plans de répartition à la suite des conclusions des experts internationaux ?

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Je ferai une proposition au Conseil des ministres dès que les conclusions seront disponibles. Je pourrai alors faire l'exposé que vous sollicitez.

L'incident est clos.

13 Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction du terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14307)

13.01 Olivier Maingain (MR) : Des communes de Bruxelles (Auderghem, les deux Woluwe et Schaerbeek) ont introduit une action en cessation devant le tribunal de première instance en ce qui concerne l'aménagement d'un terminal *low cost* à l'aéroport de Bruxelles-National.

Il est exact qu'il ne revient pas au ministre Schouppe de se mêler des procédures administratives en vigueur en Région flamande en matière d'urbanisme et d'environnement, mais un élément relève plus particulièrement de son pouvoir de contrôle : le 18 juin 2008, le régulateur du SPF Mobilité a adressé un courrier à *Brussels Airport Company* (BAC) dans lequel il estimait que « le terminal *low cost* ne peut entrer en fonction avant le début de la prochaine période de régulation, soit début mars 2011 » et qu'il n'était « pas opportun de lui délivrer un avis concernant les redevances aéroportuaires ».

Le 22 juin dernier, vous avez déclaré que la tarification devait être établie sur une base transparente,

conformément à la directive européenne. Entre-temps, nous avons appris que le gouvernement fédéral s'était inquiété du développement du projet *low cost* et qu'il suspendrait toute décision à ce propos jusqu'en mars 2011.

Confirmez-vous que tel est bien l'avis du régulateur et estimez-vous que cet avis s'impose ? Quelle est la position du gouvernement à la suite des dernières délibérations à ce sujet ?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Suite à une demande de l'exploitant de l'aéroport sur le nouveau tarif, le service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National a répondu, en juin 2008, qu'il ne pouvait pas rendre un avis en raison de l'absence de réglementation pour les services différenciés. Le Service de régulation a conclu que les nouveaux services *low-cost* ne pouvaient pas être offerts aux passagers avant la prochaine période de régulation sans modification de la réglementation.

Selon la directive européenne, une qualification différenciée doit être d'application dans tous les aéroports au plus tard en mars 2011. Or, ces tarifs doivent être connus par les compagnies avant la saison. De ce fait, si nous ne prenons pas de décision aujourd'hui sur la tarification différenciée, nous devons le faire dans un an, laissant pendant ce temps Bruxelles avec un handicap face à la concurrence de Schiphol, Düsseldorf, Cologne, Luxembourg et Paris.

Je pense que nous devons autoriser l'aéroport de Bruxelles à aménager exactement ce que les autres aéroports ont le droit de créer et, partant, l'application d'une tarification différenciée. Nous savons que les compagnies *low-cost* augmentent leurs parts de marché année après année et nous connaissons les avantages et les inconvénients de ce type d'exploitation. Vous savez ce que la Région wallonne paie pour accueillir ces compagnies.

Pour Bruxelles-National, le choix doit encore être fait: est-ce dans son intérêt de créer cette concurrence ? Sans terminal spécifique, les compagnies *low-cost* utilisant Bruxelles-National paieront le même prix que toute autre compagnie. Mais la différenciation est une nécessité sur le plan concurrentiel et deviendra obligatoire à partir de mars 2011. Il nous appartient donc de prendre la décision de désavantager ou non Bruxelles-National par rapport à d'autres aéroports, parmi lesquels on peut citer aussi Lille, Charleroi, Bierset ou Maastricht.

Il faudra avoir réglementé la différenciation des tarifs pour permettre le développement l'activité *low-cost*. La vraie question porte cependant sur la vocation de Bruxelles National et sur sa complémentarité avec les autres aéroports. Il faudra bien que le gouvernement choisisse !

J'ai relevé que les compagnies aériennes, même Brussels Airlines, regardaient ce projet avec grande méfiance.

L'incident est clos.

14 Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'enquête au sujet des pratiques de la compagnie El Al" (n° 14340)

14.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : À la suite de plusieurs questions parlementaires relatives à des pratiques d'interrogatoire qu'on eues à subir des Belges voyageant avec la compagnie aérienne El Al, le gouvernement belge s'était engagé à examiner de manière approfondie les différents aspects de ce dossier. Cet examen est-il terminé ? Des changements sont-ils intervenus entre-temps dans la pratique ?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une enquête consacrée aux mesures de sécurité mises en œuvre par El Al a mis en évidence que l'on tolère depuis trente ans que les agents de sécurité de cette compagnie aérienne effectuent eux-mêmes des tâches de sécurité, sans que ces pratiques fassent l'objet d'accords formels. Après concertation avec le Comité du renseignement et de la sécurité, des accords clairs et formels seront conclus entre les autorités belges et israéliennes à propos de la sécurisation d'El Al. Les discussions sont en cours et un accord devrait intervenir prochainement. Dans l'intervalle, les services de sécurité d'El Al ne sont plus autorisés à pratiquer des fouilles corporelles.

14.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : J'ai le sentiment que le secrétaire d'État ne tient pas tellement à s'appesantir sur les résultats de l'enquête sur les services de sécurité d'El-Al. J'espère en outre que cette réponse ne signifie pas que depuis trente ans les fouilles manuelles effectuées par les agents de El-Al sont tolérées.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **M. Olivier Destrebecq** au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "le voyage en station debout dans les avions" (n° 14290)
- **M. Peter Logghe** au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les voyages en station debout proposés par Ryanair" (n° 14357)
- **M. David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la possibilité de voyager debout en avion" (n° 14377)

Le **président** : M. Geerts a demandé que sa question n°14377 soit transformée en question écrite.

15.01 Olivier Destrebecq (MR) : La compagnie aérienne *low cost* Ryanair a indiqué qu'elle discutait actuellement avec le constructeur américain Boeing de la possibilité d'installer à bord des avions des supports permettant à une douzaine de passagers de voyager quasiment debout.

Les passagers disposeraient d'un tabouret sur lequel s'appuyer ou s'asseoir. Les sièges seraient gratuits ou avec une réduction allant jusqu'à 50 %.

La rentabilité, aussi légitime soit-elle, doit-elle être réalisée au prix de la sécurité des passagers ?

La loi autorise-t-elle ce genre d'adaptations dans les avions ?

Le fait de voyager debout dans un avion n'est-il pas dangereux pour la sécurité des passagers ?

La Belgique ne devrait-elle pas prendre position et relayer nos inquiétudes ?

15.02 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Voyager debout présente un avantage évident en termes de tarif, mais soulève cependant une série de questions de sécurité et de protection des consommateurs. Quelles sont les réactions à ce coup publicitaire de Ryanair ? Voyager debout est-il conforme aux prescriptions en matière de sécurité de l'Organisation de l'Aviation civile ? Si ce n'est pas le cas, il faut intervenir. Des contacts ont-ils déjà été pris avec Ryanair à ce sujet ?

15.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Ryanair a une politique commerciale qui défraie souvent la chronique et une façon de communiquer non conventionnelle. C'est ainsi qu'après avoir déjà lancé une série d'autres propositions aussi incongrues, Ryanair a fait savoir qu'elle examinait la possibilité de prévoir des places debout dans ses avions. Toutefois, la réglementation de l'aviation civile ne laisse planer aucun doute à ce sujet.

(*En français*) En Europe, tout produit ou équipement d'aéronef doit être certifié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), qui vérifie que ces équipements répondent aux exigences du règlement européen 216/2008.

Chaque nouvel équipement d'aéronef doit être testé et agréé par l'EASA dès sa conception et avant sa mise en service. Les concepteurs d'aéronefs Airbus et Boeing ont aussi leurs propres cahiers des charges en matière d'exigences pour les sièges d'avion, qui sont parfois plus contraignantes que les exigences des autorités.

Étant donné que nous nous trouvons au stade de l'idée, les transporteurs aériens devront encore patienter avant d'embarquer des passagers debout.

15.04 Olivier Destrebecq (MR) : Me voilà rassuré.

15.05 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Voilà une réponse rassurante.

L'incident est clos.

16 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le personnel de BAC" (n° 14335)

16.01 Ine Somers (Open Vld) : À la suite de la publication du rapport Berger, la société gestionnaire de l'aéroport, BAC, envisage des plans d'assainissement. Le ministre pourrait-il me dire combien de membres du personnel BAC sont contractuels et combien sont statutaires ? BAC se préoccupe-t-elle du reclassement des travailleurs licenciés ? Comment les droits des statutaires sont-ils sauvegardés ?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La direction de BAC a envisagé plusieurs options pour faire face à la crise dans le secteur de la navigation aérienne mais un assainissement n'est plus à l'ordre du jour.

Tous les membres du personnel de BAC sont des contractuels mais à peu près 50 % du personnel conservent les droits acquis qu'ils détenaient avant la transformation de la BIAC en BAC. Ces membres du personnel ont la stabilité de l'emploi.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les amendes pour les entreprises ferroviaires" (n° 14364)

17.01 Ine Somers (Open Vld) : Le gouvernement a décidé d'élaborer un système d'incitants financiers pour les entreprises de chemin de fer. Ces entreprises peuvent être récompensées ou sanctionnées en fonction de certains critères. Infrabel serait chargée de mettre la mesure en oeuvre.

Le secrétaire d'État pourrait-il fournir des précisions sur la mesure ? Comment faut-il considérer ces récompenses et sanctions par rapport à des dispositions similaires dans les contrats de gestion ? Ces dispositions deviennent-elles caduques ou les deux systèmes coexisteront-ils ? Infrabel bénéficiera-t-elle d'une aide publique pour mettre cette mesure en oeuvre ?

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Conformément à la directive 2001/14, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent être soumis à un système d'amélioration des performances, l'objectif étant de les inciter à maîtriser les défaillances et à améliorer la performance du réseau ferroviaire.

La Commission européenne a adressé une mise en demeure à la Belgique en juin 2008 parce que ce système n'est pas encore en vigueur chez nous. Le gouvernement a dès lors rédigé un projet de loi pour veiller à ce que la Belgique se conforme à la directive européenne. Ce projet a été approuvé par le Conseil des ministres le 3 juillet 2009.

Le gouvernement n'aidera pas Infrabel à instaurer ce mécanisme, qui doit s'autofinancer. Les modalités pratiques doivent être définies précisément pour éviter qu'Infrabel ou la SNCB ne soient doublement récompensés ou sanctionnés.

17.03 Ine Somers (Open Vld) : Il est important que l'on vérifie comment éviter les doublons en matière de sanctions ou de récompenses.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars" (n° 14434)

18.01 Josée Lejeune (MR) : À la suite de divers accidents graves impliquant des autobus et autocars, il est

ressorti que les fautes pourraient être dues au non-respect du nombre maximal de personnes transportées, des temps de conduite ou de repos, ou encore de la vitesse autorisée.

Par les nouvelles dispositions modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 1946, le législateur a souhaité dissuader les organisateurs (appelés donneurs d'ordre dans la loi) d'utiliser les services d'un transporteur peu scrupuleux, et réduire la pression à laquelle certains organisateurs soumettaient les transporteurs. Désormais, les organisateurs seront punis s'ils ont donné des instructions qui entraînent des infractions déterminées. Le « donneur d'ordre professionnel » sera également sanctionné d'office si le transporteur ne possède pas la licence de transport requise.

La réglementation exige que la durée de conduite journalière soit de neuf heures maximum, une prolongation jusqu'à dix heures pouvant intervenir au maximum deux fois par semaine. Les organisateurs sont-ils susceptibles de connaître la grille horaire et tous les tachygraphes de la semaine pour vérifier si la société répond bien à la réglementation ?

Quelle est la responsabilité de la personne accompagnant le groupe, notamment en cas d'excès de vitesse ?

Tous les passagers devant rester assis et porter la ceinture de sécurité, comment le donneur d'ordre peut-il surveiller le compteur de vitesse ? En cas de litige, les instructions étant données verbalement, qu'en est-il de la responsabilité ? Une note est-elle prévue afin de mieux informer le secteur ? Certaines ASBL sont-elles considérées comme professionnelles au même titre qu'un tour-opérateur ?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : L'arrêté royal du 30 décembre 1946, modifié par la loi du 6 mai 2009 et entré en vigueur le 29 mai 2009, prévoit désormais une plus grande responsabilité du donneur d'ordres dans le transport de personnes par route. Les objectifs du législateur sont de dissuader de recourir aux services d'un transporteur qui n'est pas en règle et de réduire les pressions auxquelles certains sont soumis.

L'organisateur sera puni s'il a donné des instructions entraînant des infractions déterminées. Il ne doit pas nécessairement avoir connaissance du planning du conducteur mais ne peut pas donner d'instructions pour dépasser les temps de conduite autorisés. Il engage sa responsabilité s'il exige du conducteur qu'il dépasse la vitesse maximale autorisée.

Enfin, quid de la responsabilité en cas d'infraction au Code de la route ?

Le donneur d'ordre n'engage sa responsabilité que s'il donne au conducteur des instructions obligeant celui-ci à commettre des infractions.

En conclusion, l'entrepreneur de transports et/ou le conducteur reste(nt) seul(s) responsable(s), sauf lorsqu'il est prouvé que le donneur d'ordre a donné des instructions formelles de dépasser le nombre de passagers autorisé, de ne pas respecter le temps de conduite et de repos ou encore de dépasser la vitesse maximale autorisée.

Par ailleurs, toutes les informations relatives à la coresponsabilité des donneurs d'ordre se trouvent maintenant sur le site web du SPF Mobilité et Transports.

Enfin, signalons qu'une asbl dont l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire est à considérer comme un donneur d'ordre non professionnel.

18.03 Josée Lejeune (MR) : Je pense que la loi était nécessaire mais il y a de petites incompréhensions et difficultés sur le terrain. Si je ne demande pas de planning et qu'il s'avère que le chauffeur n'a pas respecté la réglementation durant la semaine, s'il y a un accident lors du transport, la responsabilité incombe au chauffeur.

18.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Ou au patron du chauffeur. La responsabilité incombe toujours au chauffeur sauf s'il y a eu un ordre donné par les passagers de ne pas respecter la réglementation.

18.05 Josée Lejeune (MR) : Cela paraît logique quand on n'est pas sur le terrain. Mais, sur le terrain, il y a

de graves soucis. Vous ne pourrez jamais prouver que vous n'avez pas donné l'ordre, qui se donne verbalement. Il y aura un problème de coresponsabilité.

J'ai une suggestion : pour les ASBL, les écoles et autres qui font régulièrement appel à ce genre de transport, ne pourrait-on demander au secteur de conclure une convention entre l'association et le transporteur ? Cela éviterait les problèmes.

18.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Vous souhaitez un canevas pratique pour les associations qui font appel à des sociétés de transport ?

18.07 Josée Lejeune (MR) : Ce sont souvent des bénévoles qui travaillent pour ces associations. Cette convention assurerait que le chauffeur respecte les temps de conduite et que le donneur d'ordre respecte le code de la route.

18.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je m'engage à demander de voir ce que l'on peut faire pour faciliter la compréhension entre les uns et les autres.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 12 h 50.