

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 OKTOBER 2009

Voormiddag

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

du

MERCREDI 21 OCTOBRE 2009

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.22 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Kristof Waterschoot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Rotterdam Rules" (nr. 14647)

01.01 Kristof Waterschoot (CD&V): De zogenaamde 'Rotterdam Rules' zijn een VN-verdrag dat de overeenkomsten bevat voor internationaal transport over zee. De Belgische expediteurs roepen onze regering op om dit verdrag niet te ondertekenen. Zij vinden deze regels zeker geen vereenvoudiging of harmonisering, wel integendeel.

Deelt de staatssecretaris die bezorgdheid? Zal ons land dit verdrag ondertekenen?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De Belgische delegatie was in september wel degelijk aanwezig op de ondertekeningssceremonie in Rotterdam, maar we hebben de 'Rotterdam Rules' niet ondertekend, precies omdat we betwijfelen of dat verdrag wel een harmonisering en vereenvoudiging inhoudt van de vervoerscontracten over zee. We zijn momenteel bezig met de herziening van het Belgische zeerecht en daarin zullen we die aangelegenheden zeker behandelen. We zullen nagaan in hoeverre dat nieuwe wetboek en het verdrag elkaar beïnvloeden, bijvoorbeeld op het vlak van multimodaal vervoer en goederenbehandeling.

01.03 Kristof Waterschoot (CD&V): De Belgische houding zal dus afhangen van de mate waarin ons gemoderniseerde zeerecht kan worden ingepast in het internationale verdrag.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 14653)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overlegforum voor de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14733)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over de windnormen" (nr. 15044)
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de windnormen" (nr. 15369)
- de heer André Flahaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het Overlegforum inzake geluidshinder voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 15702)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsoverlast in Waals-Brabant" (nr. 15783)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evaluatie van de windnormen van kracht op de luchthaven van Zaventem" (nr. 15801)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het actuele spreidingsbeleid en de gevolgen die verleend worden aan de bestelde studie over de windnormen" (nr. 15814)

02.01 Valérie De Bue (MR): Het plan voor het beheer van de geluidshinder, dat op 1 januari van kracht werd, beperkte het aantal nachtelijke vliegbewegingen, schafte het spreidingsplan af, stelde geluidsquota in, blies het overlegforum nieuw leven in en schreef een geleidelijke invoering van 'stille nachten' voor. U kondigde naar aanleiding van dat nieuwe plan aan dat er studies zouden worden uitgevoerd met betrekking tot de windnormen, met de bedoeling de vluchtprocedures te finaliseren. De korte baan 20 wordt ook vandaag nog intensief gebruikt, ook overdag tijdens het weekend, zodat de rust van de inwoners van Waals-Brabant danig verstoord wordt. Wat zijn de resultaten van de studies over de windnormen en wat zijn de mogelijke nieuwe burgerlijke en militaire vliegroutes? Werd er rekening gehouden met het principe van het preferentieel baangebruik? Bent u van plan de afspraken om de betrokken gemeenten en het Waals Gewest bij het forum te betrekken, na te leven?

02.02 Sonja Becq (CD&V): De staatssecretaris heeft laten onderzoeken hoe sterk de wind op de luchthaven van Zaventem maximum mag waaien om veilig te kunnen vliegen. Ook moest worden nagegaan wat de invloed van de wind is op de geluidshinder. De resultaten werden eind september verwacht. Wat zijn de conclusies? Gelden dezelfde normen voor alle banen? Wat zijn de gevolgen voor het baangebruik en de spreiding van de vliegroutes? Wat zijn de conclusies van de werkgroep over de zones voorbehouden voor militair gebruik?

De **voorzitter:** Vraag 15263 van mevrouw Wiaux is ingetrokken. De heer Doomst is niet aanwezig om zijn vraag nummer 15369 te stellen.

02.03 André Flahaut (PS): Enige tijd geleden zei u ons dat de gemeenten van Waals-Brabant deel zouden kunnen nemen aan het overlegforum betreffende de door het luchtverkeer veroorzaakte hinder, mits ze daarvoor een aanvraag indienden. In mijn gemeente hebben mevrouw De Bue en ikzelf een aanvraag ingediend. Ik had andere gemeenten in Waals-Brabant verzocht hetzelfde te doen. Tot hun grote verbazing ontvingen sommige gemeenten een door u ondertekende brief waarin stond dat hun aanvraag was afgewezen. Ik heb u toen laten weten dat ik dat vreemd vond. Uw argument was dat die gemeenten geen geluidshinder ondervonden! De gemeenten in Waals-Brabant ondervinden natuurlijk niet allemaal evenveel geluidshinder.

02.04 André Flahaut (PS): Enerzijds deelt u mij in de commissie mee dat de gemeenten van Waals-Brabant tot het forum kunnen toetreden en anderzijds verwerpt u hun aanvraag. Hoe verklaart u die tegenstrijdigheid? Aan welke criteria moest men voldoen om uitgenodigd te worden voor een bijeenkomst die de administratie op 16 september jongstleden, twee dagen na de bijeenkomst van het overlegforum, organiseerde in verband met geluidshinder? Wat waren de conclusies van die bijeenkomst? Bent u nu wel of niet bereid om de gemeenten van Waals-Brabant tot het forum toe te laten, al was het maar om hun mening te horen?

02.05 David Lavaux (cdH): De huidige situatie is onaanvaardbaar voor de gemeenten van Waals-Brabant. Ze ondervinden lawaaihinder, misschien in mindere mate dan ergens anders, maar toch is de hinder reëel, wat de bevoegde gewestelijke administraties trouwens bevestigen. De talrijke klachten die de ombudsdienst van de luchthaven deze zomer ontving, getuigen daarvan. Denkt u niet dat alle gemeenten die op een hoogte van minder dan vijfduizend voet overvlogen worden, op het Overlegforum uitgenodigd zouden moeten worden? Ik denk dat ze momenteel minstens aan dit forum willen deelnemen.

02.06 Georges Dallemagne (cdH): Het expertisebureau *Airsight* werd aangesteld om een eventuele wijziging van de windcomponenten op de luchthaven van Zaventem te evalueren en zou zijn conclusies eind september indienen. Ik was dus echt verbaasd door de inhoud van een perscommuniqué van *Actie Noordrand*, dat op 3 september jongstleden gepubliceerd werd, en waarin beweerd wordt dat u in het verslag van *Airsight* de aanbeveling had gekregen om de windnormen van de ICAO op de luchthaven van Zaventem toe te passen. Hoe komt het dat *Actie Noordrand* in het bezit was van de resultaten van deze studie? Sinds wanneer is deze studie klaar? Zouden wij een afschrift kunnen krijgen? Tot welke conclusies komt men in die

studie? Wordt het bestek nageleefd? Wordt de veiligheid van de omwonenden in acht genomen? Wordt er in dit verslag een vergelijking gemaakt tussen de windnormen in Zaventem en de normen die in andere Europese luchthavens worden toegepast?

02.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De windnormen worden zo gemanipuleerd dat bepaalde banen minder gebruikt kunnen worden en dat is uiteindelijk in het nadeel van de gemeenten in de Noordrand. De cijfers geven ons nu gelijk. Er is nu inderdaad een vermindering van het aantal vluchten - door de crisis en door het verdwijnen van DHL - maar de spreiding is nog altijd onrechtvaardig. De landingsroute maakt nu vreemde bochten waardoor de Noordrand opnieuw belast wordt, maar is die route wel veilig? Hoe verklaart de staatssecretaris deze vreemde route? Zijn de stille nachten ondertussen al gerealiseerd, zoals beloofd was?

Beschikt de staatssecretaris al over de volledige studie en kan hij die ter beschikking stellen van de commissie? Welke conclusies trekt hij er zelf uit? Zullen de windnormen en het baangebruik worden aangepast op een meer rechtvaardige manier?

02.08 Michel Doomst (CD&V): Tegenwoordig is het vrij stil geworden rond de geluidsoverlast van vliegtuigen boven de Noordrand. Hoe worden de vluchten op dit moment verdeeld? Wat zijn de resultaten van de studie die internationale experts over de windnormen hebben opgesteld? Hoe worden de verschillende vliegroutes geëvalueerd?

02.09 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De werkgroep belast met de voorstellen van procedurewijzigingen werkt aan het eindrapport. Ook het rapport over de windnormen wordt door het studiebureau afgewerkt.

Uiteraard zal ik wijzigingen die door de rapporten worden voorgesteld, aan de ministerraad voorleggen alvorens ze in werking te laten treden. Zolang ik de rapporten niet heb, kan ik ook geen toelichtingen geven.

(Frans) Mijnheer Dallemagne, het bureau dat belast is met de studie betreffende de windnormen heeft de voornaamste actoren inzake luchtverkeersveiligheid (Belgocontrol, de piloten, de luchtvaartmaatschappijen of de exploitant van de luchthaven) geraadpleegd. Actie Noordrand heeft waarschijnlijk lucht gekregen van de besprekingen, maar dat bewonerscomité kan niet over conclusies beschikken die nog niet getrokken werden. Het door de regering aangestelde begeleidingscomité zal de naleving van het bestek evalueren.

Op 25 oktober worden de stille weekendnachten ingevoerd. Sinds het besluit daartoe werd uitgevaardigd in april, mag de coördinator op de afgesproken uren geen vluchten meer toewijzen. De vluchten die al eerder toegewezen waren, vallen weg vanaf 25 oktober.

Ik ben blij dat de heer Laeremans in deze het nimbysyndroom niet vertoont en dat hij zich bezorgd ook toont over de landingen op baan 02. Dat zijn er de laatste weken meer en dat heeft enkel met de wind te maken. Het nachtelijk gebruik van baan 25 rechts ligt helemaal op het gemiddelde van de voorbije jaren. Er zijn minder vluchten door de crisis in de luchtvaart en door het gedeeltelijke vertrek van DHL.

(Frans) In het kader van het regeerakkoord werd er beslist opnieuw een overlegforum te organiseren op grond van het criterium van de blootstelling aan geluidshinder, een criterium dat ons de mogelijkheid biedt de getroffen gemeenten objectief te selecteren. 32 gemeenten voldeden aan die criteria en werden op het eerste forum uitgenodigd.

De samenstelling van het forum kan nog worden gewijzigd. Als uit de geluidscontour 2009 blijkt dat gemeenten uit Waals-Brabant aan de criteria inzake blootstelling aan geluidshinder voldoen, zullen ze op het forum worden uitgenodigd. Alle gemeenten die erover kloegen dat ze geen deel uitmaakten van het forum, werden uitgenodigd op een informatievergadering.

Ik ben het ermee eens dat het forum ook op grond van een ander criterium kan worden samengesteld, voor zover dat objectief, haalbaar en representatief voor de ondergane hinder is. In het criterium van de gemeenten die op minder dan 5.000 voet overvlogen worden, wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de ondergane geluidslast.

Een objectieve informatie kan de burgemeesters beter doen begrijpen waarom er vluchten boven hun gemeenten zijn. Tevens kan het aldus duidelijker worden welke meetregelen de regering neemt om de geluidshinder te verminderen.

De vraag van mevrouw De Bue betreffende het geluidskadaster ressorteert onder de Gewesten. Persoonlijk wens ik dat zij hun methode voor het opstellen van het geluidskadaster zouden harmoniseren.

02.10 Valérie De Bue (MR): Dit antwoord ontgoochelt mij.

Blijkbaar kennen bepaalde verenigingen al de resultaten van de studie over de windnormen. Het Parlement wordt opnieuw als laatste geïnformeerd! Het verslag bevindt zich in de eindfase van zijn opstelling. Ik zou willen dat de commissie op de hoogte wordt gehouden en in alle objectiviteit en sereniteit zou kunnen debatteren.

Waarom zou men niet een tiental gemeenten aan het forum kunnen toevoegen?

02.11 Sonja Becq (CD&V): Men moet oordelen op basis van objectieve parameters en criteria en de wind daarbij niet communautair manipuleren. De veiligheid moet het eerste criterium zijn. Om dit criterium objectief vast te leggen moet men te rade gaan bij piloten en vliegtuigdeskundigen. Na de veiligheid komt dan de spreiding van baan- en routegebruik.

02.12 Michel Doomst (CD&V): Ik kan ermee leven dat ministers het eerst de informatie krijgen, maar het Parlement moet snel volgen. Het zou goed zijn om een jaar waarin de wind het eerste criterium was eens te vergelijken met een jaar waarin dat niet zo was. Uit die vergelijking moeten objectieve spreidingscriteria kunnen worden afgeleid.

02.13 André Flahaut (PS): Over de rol van de parlementsleden maak ik me geen illusies. Uit ervaring weet ik precies hoever onze invloed strekt. Het is echter tekenend dat drie sprekers van de meerderheid, die in Waals-Brabant werden verkozen, u interpellieren om meer duidelijkheid te vragen en om bij een overlegprocedure te worden betrokken. Het is al te gemakkelijk om te antwoorden dat we niet werden geraadpleegd omdat we niet aan de normen beantwoorden. Dat is voor mij onaanvaardbaar! Uw reactie verbaast me ook, want ik begrijp niet goed in welke mate uw ego en dat van uw administratie te lijden zouden hebben onder de inbreng van de Waals-Brabantse gemeenten bij de gedachtewisseling, in afwachting van de resultaten van een studie die objectief zou moeten zijn. Indien u die gemeenten niet bij de besprekingen betreft, zal dat tot een politiek probleem leiden! En met de begrotingsbesprekingen voor de deur doet u er goed aan deze bedreiging niet met een korreltje zout te nemen.

02.14 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Als u denkt me met dergelijke uitspraken van mening te doen veranderen, slaat u de bal mis!

02.15 André Flahaut (PS): Indien u me uitdaagt ...

02.16 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik daag u niet uit!

02.17 André Flahaut (PS): Er zijn getuigen die bevestigen dat u zich bereid verklaarde om de Brabantse gemeenten bij het overlegforum te betrekken en dat blijkt ook uit parlementaire stukken. Maar wanneer een gemeente u die vraag stelt, weigert u!

02.18 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Lees de documenten, mijnheer Flahaut.

02.19 André Flahaut (PS): U bent een pragmaticus, laat de gemeenten van Waals-Brabant dan toe aan het Forum deel te nemen! U heeft het over geluidsmeters maar er zijn geen geluidsmeters in Waals-Brabant! Geef nauwkeurig aan waar die meters zich bevinden. Het nimbsyndroom heeft daar niets mee te maken. Wij willen alleen bij de discussie worden betrokken om later geen probleem te hebben.

02.20 David Lavaux (cdH): In deze problematiek die al jaren aansleept en die zo schrijnend is dat overal rondom Zaventem comités zijn ontstaan en als men zoals u het algemeen belang voor ogen moet hebben en een billijke oplossing moet vinden, dient men blijk te geven van een volledige doorzichtigheid. Wij hebben echter niet de indruk dat u klare wijn schenkt. Nu heeft Waals-Brabant het gevoel dat het uit het debat wordt

geweerd. Als u beweert dat wij de normen overschrijden, dan moet u ons uitnodigen om deel te nemen aan de overlegcomités of aan het forum. Zo zullen de gemeenten zelf kunnen beseffen dat zij geen partij in de zaak zijn, als wat u zegt klopt. Ook is het geboden lekken en geruchten te vermijden. Dat kunt u enkel doen door de primeur van de informatie aan het Parlement te geven.

02.21 Georges Dallemagne (cdH): U zegt dat de conclusies nog niet beschikbaar zijn en dat u de primeur ervan aan de regering geeft. Ik neem dus aan dat u moest glimlachen toen u in uw eigen antwoord las dat *Actie Noordrand* wellicht die informatie had gekregen van Belgocontrol. Maar het gaat wel degelijk om conclusies! Bepaalde verenigingen die zich weinig bekommeren om de veiligheid noch om een billijke spreiding van de geluidsoverlast hebben dus die conclusies zes weken geleden gekregen! De veiligheid van de buurtbewoners is mijns inziens de kern van het probleem. Wat de verdeling van de geluidsoverlast betreft, ben ik voorstander van objectieve criteria, met name de bevolkingsdichtheid. Het gaat erom te weten of de *non aedificandi*-zones prioritair worden gebruikt. Ik hoop dat de studie daar rekening mee houdt en dat zij ook rekening houdt met de jongste ontwikkelingen op het gebied van de ICAO-aanbevelingen.

02.22 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De Noordrand is dichter bevolkt dan de Oostrand en wie vlak bij een luchthaven gaat wonen, verwerft geen eeuwig recht op het aantal vluchten dat er is op de dag van zijn verhuizing.

02.23 Georges Dallemagne (cdH): Het is onzinnig dat we het nu hebben over het gebruik van baan 02 bij de landing. Tegenwoordig wordt geen rekening meer gehouden met windnormen terwijl ze vroeger nooit problemen hebben opgeleverd.

02.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Baan 02/20 is een veilige baan en mag niet enkel als een reservebaan gebruikt worden. De Noordrand krijgt 60 procent van de opstijgende nachtvluchten over zich heen, terwijl in het oorspronkelijke spreidingsplan 20 procent over de Noordrand gepland was. Ik vraag de staatssecretaris om met deze cijfers rekening te houden.

De vreemde landingsroute heeft betrekking op het gebruik van baan 07. Er wordt een heel rare bocht gemaakt. Kan de staatssecretaris dit onderzoeken? Hierdoor wordt de Noordrand niet enkel zwaarder belast door vertrekkende vliegtuigen, maar ook door landende.

Ik begrijp dat de minister zijn conclusies over het rapport eerst met de regering wil bespreken, maar wat is de timing? Wanneer worden de aanbevelingen verwacht?

02.25 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): In een zo gevoelig dossier als dat van de geluidshinder rond de luchthaven is het niet moeilijk om zo een dossier op een eenzijdige manier te benaderen. Het is echter de taak van de regering om een gemeenschappelijke noemer te vinden en rekening te houden met alle bezwaren.

Ik zal mijn voorstel dus voorleggen na te hebben vastgesteld dat er ter zake een consensus bestaat. Het aantal klachten ingediend bij de ombudsman mag trouwens niet als criterium in aanmerking worden genomen. Het feit dat er op enkele seconden tijd tientallen, honderden en zelfs soms duizenden klachten binnenstromen maakt ze irrelevant. Men drijft zodoende de spot met een maatschappelijk probleem en dat vind ik spijtig.

Voorzitter: François Bellot.

(*Nederlands*) We moeten inderdaad zoeken naar objectiviteit en sereniteit. De wind is een natuurlijk fenomeen dat een ideale spreiding niet altijd toelaat. Ik gebruik het criterium van de windrichting echter omwille van de veiligheid. Spreiden is niet ons eerste uitgangspunt, maar de spreiding is wel het gevolg van de regelmatig veranderende windrichting in ons land.

Ik ga met dit dossier eerst naar de regering, maar ik ben zeker niet van plan om het te laten rotten.

(*Frans*) Mijnheer Flahaut, ik heb onmiddellijk bevolen de burgemeesters samen te roepen en de vergadering heeft voldoening geschonken. Aangezien de Gewesten de bevoegdheid hebben opgeëist om controles uit te

voeren, is het aan hen om geluidsmeters te plaatsen.

Mijnheer Lavaux, ik ben bereid de criteria te herzien, maar het zullen dezelfde zijn voor alle betrokken gemeenten ten zuiden, ten noorden, ten oosten en ten westen van de luchthaven. De gemeenten die niet binnen de vastgestelde criteria vallen en die een aanvraag indienen zullen de informatie krijgen die naar de gemeenten werd gestuurd die niet binnen de in 2007 vastgestelde grenzen vielen. Als er andere gemeenten bij komen in 2008, zullen we de samenstelling van de groep wijzigen.

Mijnheer Dallemagne, u had het over het gebruik van de banen 07 en 02, D25 en D20. In het noorden van de agglomeratie is de bevolkingsdichtheid vijf keer groter dan in het zuiden!

Alvorens argumenten aan te voeren, moet men ze goed kiezen en niet het tegenovergestelde beweren van wat men wil bekomen!

(Nederlands) Het is de windrichting die de spreiding bepaalt. Tijdens het weekend is het misschien mogelijk om een bepaalde periode zonder vliegtuigen vast te leggen, maar op weekdays zijn het de windrichting en de windnormen die de spreiding bepalen. Wij kunnen dat niet zomaar opleggen, de natuur bepaalt dat. Als we rekening houden met elkaar en water bij de wijn doen, kunnen we een oplossing vinden. Ik vraag om te werken met objectieve gegevens die door iedereen gecontroleerd kunnen worden en waar Belgocontrol zich aan moet houden. Veiligheid moet de eerste prioriteit zijn.

02.26 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik ben het daarmee eens, maar de windnormen kunnen ook gemanipuleerd worden door politici en op die manier een ongelijkheid creëren. Wij verwachten nu windnormen die billijk vastgelegd worden.

02.27 Staatssecretaris Etienne Schouppe *(Nederlands)*: Ik heb steeds geprobeerd om alle toezeggingen in verband met exploitatievoorwaarden en nachtvluchten in dit bijzonder complexe dossier na te leven. Op dit moment zijn wij echter bezig met windnormen en vliegroutes. Ik hoop de rapporten daarover eerstdaags te krijgen en dan ga ik daarmee naar de regering, waarna het Parlement zal volgen.

02.28 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dat is een duidelijk perspectief.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "Infrabel" (nr. 14810)

03.01 François Bellot (MR): De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer veroordeelde Infrabel tot een boete van 12.500 euro wegens discriminatie van de goederenvervoerder Crossrail. Die had een klacht ingediend nadat een aantal lijnen werd gesloten naar aanleiding van een staking van het personeel van B-Cargo (dochteronderneming van de NMBS voor het goederenvervoer) op 9 en 10 april 2009. De sociale onrust bij een transportoperator mag immers de activiteit van andere bedrijven niet verlammen. Kunt u me meer details bezorgen in dat verband?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe *(Frans)*: De Dienst Regulering van het spoorvervoer en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal moet toezien op de niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur. De aangehaalde beslissing dateert van 4 augustus; op 31 augustus werd in het *Belgisch Staatsblad* een besluit gepubliceerd in uitvoering van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Voormelde dienst neemt een beslissing met betrekking tot de ingediende klachten. De beslissingen kunnen worden aangevochten voor de Raad van State. Ik zal dus geen commentaar geven bij een beslissing waarvoor de gerechtelijke procedure nog hangende is. Er moet echter wel een niet-discriminerende toegang worden verstrekt aan alle operatoren. Dat is fundamenteel voor de ontwikkeling van de Europese spoorwegmarkt.

03.03 François Bellot (MR): Daarmee zijn we opnieuw aangeland bij de problematiek van het gebruik van de overheidsinfrastructuur en de minimumdienst. Waarom zou het personeel van Crossmail, wanneer het morgen zou gaan staken, ook niet zijn locomotieven op de sporen laten staan en zo het hele spoorwegnet

lamleggen?

Met dergelijke situaties zou rekening moeten worden gehouden in het beheerscontract, dat zou moeten bepalen wie de eventuele schadevergoedingen moet betalen, rekening houdend met de infrastructuurbeheerder en met de exploitanten. Vandaag zijn we gewoon aan een enkele exploitant, maar dat zouden er morgen meer dan een kunnen zijn.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de campagne van FEBIAC om het gebruik van motoren voor het woon-werkverkeer te promoten" (nr. 14849)

04.01 Peter Luykx (N-VA): FEBIAC, de Belgische automobiel- en tweewielerfederatie, voert campagne om het woon-werkverkeer af te leggen met de motorfiets, onder meer met de slogan "Ik geraak overal door". Bij traag of stilstaand verkeer slompen motorgebruikers steeds vaker doorheen de files. Dat een ongeval met een motor ernstige gevolgen kan hebben, is algemeen bekend.

Staat de staatssecretaris achter de campagneslogan van FEBIAC? Bestaan er cijfers van het aantal ongevallen met motorrijders in België? Heeft de staatssecretaris al overlegd met de verkeersinstanties om de veiligheid niet alleen voor, maar ook ten gevolge van motorrijders te bevorderen? Komt er een regelgevend initiatief dat de rechten en plichten voor tweewielers duidelijk vastlegt? Heeft hij al overlegd met de werkgroep Motorrijders?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Motorfietsen vormen een volwaardig alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer. Sedert 1991 is het aantal voertuigkilometers dat motorrijders jaarlijks afleggen, meer dan verdubbeld, onder meer omwille van hun flexibiliteit bij files. Ze zijn door het relatief laag brandstofverbruik ook milieuvriendelijker. De keerzijde is dat het ongevalsrisico bij hen tien keer hoger ligt dan voor alle andere weggebruikers samen en zelfs twintig keer hoger dan voor passagiers van personenauto's. Motorongevallen zijn ook dubbel zo ernstig als ongevallen met personenwagens.

De slagzinnen van FEBIAC spelen in op de troef van flexibiliteit, waardoor ik er in se niet tegen gekant ben. De kwetsbaarheid komt eerder aan bod in de bewustmakingscampagnes van het BIVV. Door de toenemende populariteit van motorrijden stijgt het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders, dit ondanks een afname van het risico per reiziger/kilometer.

Het percentage ongevallen is dus relatief groot en dan vooral het percentage dodelijke slachtoffers met een motorfiets. Op alle wegen vertegenwoordigen de motorfietsen in het volledige verkeer 1,3 procent van het aantal afgelegde kilometers, 5,5 procent van de lichtgewonden, 12,3 procent van de zwaargewonden en 13,8 procent van de doden binnen dertig dagen na het ongeval. Uitsluitend op de autosnelwegen vertegenwoordigen de motorfietsen 0,7 procent van het verkeer, 3,4 procent van de lichtgewonden, 5,8 procent van de zwaargewonden en 5,9 procent van de doden binnen dertig dagen. Er is dus een grote discrepantie ten nadele van de bestuurders van een motorfiets inzake het aantal lichtgewonden, zwaargewonden en doden in verhouding tot hun aandeel in het verkeer. Relatief gezien is het percentage doden bij motorrijders immers tien keer groter is dan hun aandeel in het verkeer!

In de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid zijn er diverse contacten gelegd met de betrokken sector. Bij de komende vereenvoudiging van de wegcode zal ook een bepaling worden opgenomen om het vervoer van kinderen als passagiers op motorfietsen te beperken. Ook zal een regelgeving over de verplichte kledij van de motorrijders uitgewerkt worden. Om praktische redenen werd een snelheidsbeperking voor motorrijders in files niet weerhouden. De werkgroep heeft haar aanbevelingen op 26 mei 2009 bekendgemaakt. We zullen daarmee in de nieuwe vereenvoudigde wegcode maximaal rekening houden.

De **voorzitter**: TISPOL (*European Traffic Police Network*) bevestigt wat daarnet gezegd werd. De oververtegenwoordiging van de motorrijders in het aantal doden bij verkeersongevallen (13 procent terwijl ze 1,5 procent van het verkeer vertegenwoordigen, tegen 14 procent in de andere landen waar hun aandeel in het verkeer 3,5 procent bedraagt) betreft voornamelijk de leeftijdscategorieën boven de veertig jaar, waarvoor een eenvoudig rijbewijs B volstaat. Het percentage is hetzelfde voor de jongere leeftijdscategorieën. Er kunnen zeker initiatieven worden genomen op het gebied van preventie.

04.03 Peter Luykx (N-VA): Mijn bezorgdheid geldt op de eerste plaats het inhalen door motorrijders in de files. Het verkeersreglement is ter zake niet duidelijk.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsoverlast van een rode helikopter in de 'no fly'-zone te Brussel" (nr. 14807)

05.01 Patrick De Groote (N-VA): In de no-flyzone van Brussel verstoort de rode helikopter van prins Filip boven Laken tot tien keer per dag de rust. Voormalig minister Durant maakte eertijds voor het paleis een uitzondering op de no-flyregeling. Heeft de staatssecretaris al concrete klachten ontvangen over geluidsoverlast ten gevolge van de helikoptervluchten? Worden de Brusselse geluidsnormen daardoor overschreden? Is de uitzonderingsmaatregel van uw voorganger wel verantwoord te noemen?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Wij hebben geen klachten ontvangen met betrekking tot helikoptervluchten in de verboden zone. Voor vragen inzake de Brusselse geluidsnormen verwijs ik naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De enige afwijking die werd toegestaan op de no-flyregeling in een straal van anderhalve kilometer rond het koninklijke domein van Laken, is deze die voormalig minister Durant gaf voor privéhelikoptervluchten met prins Filip als gezagsvoerder. De afwijking werd toegestaan omdat deze vluchten de veiligheid van het staatshoofd niet bedreigen. Het is overigens de enige uitzondering.

05.03 Patrick De Groote (N-VA): Ik haalde mijn informatie uit de krant, die blijkbaar verkeerd werd ingelicht aangezien er geen klachten zijn.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de overgangsperiode voor de inwerkingtreding van een aantal bepalingen van het ministerieel besluit van 27 juli 2009 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 14631)

06.01 Olivier Maingain (MR): In uw bericht over de goedkeuring van het ministerieel besluit van 27 juli 2009 tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal verantwoordt u bepaalde uitzonderingen betreffende de nachtvluchten en de overgangsperiode van vijf jaar. Zo schrijft u dat de luchtvaartmaatschappijen op die manier over de mogelijkheid beschikken om hun vloot aan te passen en dat die uitzonderingen het mogelijk maken om de economische gevolgen te verzachten van de door het besluit ingestelde algemene beperking van het quotasysteem.

Daarentegen was in het globale plan voor het beheer van de geluidshinder dat goedgekeurd werd door de Ministerraad van 19 december 2008 slechts sprake van een overgangsperiode van drie jaar. Bovendien voorziet het besluit in geen enkele sanctie die door een onafhankelijke controle-instelling zou worden opgelegd.

Waarom werd een overgangsperiode van vijf jaar vastgelegd? Hoe zal worden nagegaan of het besluit, dat op bepaalde punten een vooruitgang betekent, correct wordt toegepast?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): De invoering van geluidsquota voor overdag en 's avonds betekent dat de lawaaiigste vliegtuigen uit de circulatie worden genomen. De Europese richtlijn 2002/30 van 26 maart 2002 voorziet in een minimumtermijn van vijf jaar om die vliegtuigen uit te faseren. In de tussentijd, echter, zal geen enkel toestel dat nu niet op de luchthaven toegelaten is, geëxploiteerd kunnen

worden en een nieuwe luchtvaartmaatschappij zal zich niet kunnen aanmelden met vliegtuigen die niet aan de normen beantwoorden.

Er werd een milieucel opgericht bij de Directie Inspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Vroeger werden er processen-verbaal opgemaakt waaraan geen gevolg werd gegeven, vandaag zijn er waarschuwingsprocedures en administratieve sancties voor inbreuken, en de inspecteurs van de luchtvaartinspectie zijn bevoegd om ze vast te stellen. Er zullen tevens processen-verbaal opgesmaakt worden, die aan de procureur des Konings overgezonden worden.

06.03 Olivier Maingain (MR): Ik zal de Europese richtlijn erop nalezen. In andere luchthavens worden de vastgestelde overtredingen realtime via een webstek gecommuniceerd. Dit beperkt het aantal klachten van omwonenden en zorgt voor een volledige transparantie van de opvolging van de vastgestelde overtredingen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beleveren buiten de spitsuren, teneinde de files te vermijden, de leveringskosten te verminderen en het ongevalrisico te verminderen" (nr. 14854)

07.01 François Bellot (MR): Om de verkeerhinder te beperken mogen de handelaars in sommige landen slechts tijdens welbepaalde uren 's nachts of in de vroege ochtend bevoorrad worden. In ons land worden een of zelfs twee rijstroken van belangrijke verkeersassen, zoals de Wetstraat, vaak geblokkeerd door vrachtwagens die er hun lading lossen. Een beperking van de lostijden kan echter ook de geluidshinder voor omwonenden in de hand werken. Zal u in verband daarmee een proefproject opzetten? Zo ja, is u van plan geluidsnormen in te voeren voor vrachtwagenmotoren, laad- en lostoestellen en rolluiken en poorten van winkels?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Verscheidene steden hebben een reglementering uitgevaardigd met betrekking tot de nachtelijke levering van goederen in voetgangerszones of winkelstraten. Maar in bepaalde steden, zoals Louvain-la-Neuve, klagen distributeurs erover dat ze hun waren buiten de openingsuren van de winkels moeten leveren.

Om verkeersproblemen te voorkomen geven sommige ondernemingen, vaak supermarkten, er de voorkeur aan hun winkels 's nachts te bevoorraden. Dergelijke projecten werden al door het Vlaams Gewest opgezet in overleg met de vakbonden, aangezien daartoe de werktijdregeling van de leveranciers en het personeel dat de goederen ontvangt, dient te worden aangepast. Andere ondernemingen verlenen hun klanten 's nachts toegang tot hun gebouwen.

De mobiliteitsproblemen zouden inderdaad deels kunnen worden opgelost door de wegeninfrastructuur buiten de spitsuren optimaal te benutten.

Het probleem van de hinder die het wegvervoer veroorzaakt op tijdstippen waarop de meesten onder ons slapen is niet nieuw. De Europese regelgeving inzake de homologatie van voertuigen omvat ook geluidsnormen, en ik denk niet dat een land strengere normen ter zake mag opleggen. Dat belet niet dat de bedrijven die in de kleine uurtjes worden beleverd werk kunnen maken van minder luidruchtige uitladingssystemen.

07.03 François Bellot (MR): Restrictievere geluidsnormen zijn veeleer een zaak van de gemeenten en de Gewesten. Men moet wellicht de aandacht van de grootwarenhuizen op dat probleem vestigen, maar men moet ook de kleinhandelaars en de vervoerders daarop wijzen. In stadscentra geldt er een beperking van de tonnage van de vrachtwagens, zodat men verplicht is kleinere voertuigen te gebruiken die minder hinder veroorzaken.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De grootwarenhuizen zijn zich bewust van het probleem. Sommige bedrijven beseffen dat er hen wel eens dwingende maatregelen zouden kunnen worden opgelegd indien ze zelf niets ondernemen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14887 van de heer Georges Dallemagne en vraag nr. 14888 van mevrouw Ine Somers worden omgezet in schriftelijke vragen.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de tachograafkaarten voor bestuurders met rijbewijs B" (nr. 14916)

08.01 David Geerts (sp.a): De FOD Mobiliteit geeft geen tachograafkaarten aan bestuurders van een voertuig met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3.500 kg. Die voertuigen zijn immers niet onderworpen aan de tachograafwetgeving. Dat geeft een probleem wanneer aan die voertuigen een aanhangwagen wordt gekoppeld met een maximaal toegelaten massa (MTM) van 750 kg. Als de maximaal toegelaten massa van 4.250 kg wordt bereikt, is de chauffeur echter wel onderworpen aan de tachograafwetgeving. Kan er geen procedure komen waardoor houders van een rijbewijs B toch een tachograafkaart zouden kunnen verkrijgen om naar het buitenland te rijden en om in orde te zijn met de tachograafwetgeving?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het probleem is alleszins al opgelost voor het vervoer naar Duitsland, waar er inderdaad verplichtingen gelden inzake de rij- en rusttijden bij een MTM tussen 2,8 en 3,5 ton. Is er een tachograaf in deze voertuigen, dan moet die in Duitsland ook worden gebruikt. Gaat het om een digitale tachograaf en heeft de bestuurder geen bestuurderskaart, dan moet hij voor de rit in Duitsland een afdruk maken van een aantal gegevens van hemzelf en van zijn voertuig.

Aan het einde van de dagtaak moet hij een afdruk maken van de gegevens die de tachograaf die dag registreerde en moet hij dezelfde identificatiegegevens als bij aanvang van de dagtaak op de afdruk aanbrengen. Als er geen tachograaf is omdat de verordening het niet verplicht, kan de bestuurder de prestaties vermelden op een specifiek blad samen met zijn identificatiegegevens.

Er ontstaat een probleem als een bestuurder met een rijbewijs B een bestelwagen bestuurt met een MTM van minder dan 3,5 ton, met een aangekoppelde aanhangwagen met een MTM van minder dan 750 kg, als daardoor de MTM van de combinatie meer dan 3,5 ton bedraagt. In die situatie is de voertuigcombinatie onderworpen aan de verplichting tot installatie en gebruik van de tachograaf. Er zit dus inderdaad een hiaat in de reglementering. Mijn administratie heeft de opdracht gekregen om zo snel mogelijk een oplossing uit te werken.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verbetering van de veiligheid van de fietsers" (nr. 14974)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De pers maakte onlangs gewag van een voorstel om het dragen van een fluovestje door fietsers, 's nachts en wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, te verplichten. De fietsersverenigingen maken blijkbaar voorbehoud. Ze stellen zich vragen bij die verplichting die soms niet doeltreffend zou zijn. Ze vestigen de aandacht op de noodzaak van een betere verlichting van de fiets, waarvoor zij strengere normen vragen, en ook van een betere voorlichting van de andere weggebruikers. Ze vrezen dat een dergelijke verplichting van aard zou kunnen zijn het gebruik van de fiets af te remmen en vragen ook dat de vrachtwagens uitgerust zouden worden met zijdelingse beschermingselementen. Tenslotte vragen ze de oprichting van een onderzoeksploeg inzake ongevalanalyse.

Hebt u eerst een studie laten verrichten over dit onderwerp? Kunt u ons daarover meer details verschaffen? Bent u van plan om de verzoeken tot een betere beveiliging van fietsen en vrachtwagens in overweging te nemen? Bestaan er al studies inzake ongevalanalyse voor tweewielers? Wat is de samenstelling van de onderzoeksteams?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ik heb nooit voorgesteld om het dragen van een fluovestje verplicht te maken. Maar dit zou wel moeten worden aangemoedigd bij gebrekkige zichtbaarheid. Het heeft trouwens ook geen zin een dergelijke verplichting op te leggen als ze niet gerespecteerd wordt of moeilijk te controleren valt.

Ik pleit voor een vorm van sociale controle in verband met het dragen van het reflecterend veiligheidsvest, bijvoorbeeld in het kader van acties van jeugdbewegingen of oudercomités in de scholen. Als er voor iets

geen draagvlak is, wordt het niet toegepast!

Wat de veiligheid van de fietsers betreft, is de beheersing en de aanpassing van de snelheid van de automobilisten een van de cruciale factoren voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers. Wij moeten onze sensibiliseringscampagnes gericht op de veiligheid van de fietsers voortzetten.

Dan kom ik tot het uitrusten van de vrachtwagens met laterale voorzieningen ter bescherming van de zwakke weggebruikers. Dit wordt geregeld in Europese richtlijnen. De voertuigen en aanhangwagens moeten daar sinds 1992 mee uitgerust zijn. Er zijn nieuwe maatregelen in de maak – tegen 2014 – voor alle nieuwe voertuigen.

Ik heb ook oog voor de problematiek van de dode hoek. In samenwerking met het BIVV zal er een proefproject worden opgezet met het oog op de evaluatie van laterale voorzieningen, van bijkomende knipperlichten of van een geluidssignaal op de vrachtwagens.

Wat de analyse van de ongevallen met fietsers betreft, heeft het BIVV onlangs een nieuw gedetailleerd rapport gepubliceerd dat gebaseerd is op de statistieken van de politie.

De ongevallen moeten grondiger worden onderzocht. Er is een rol weggelegd voor de wegbeheerders: de wegeninfrastructuur kan ook een oorzaak zijn.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik denk ook dat de sociale overtuiging belangrijker is dan de normen.

Ik ben tevreden met uw antwoord over de zijuitrustingen voor vrachtwagens. Voor bepaalde uitrustingen zal men zeker nog moeten wachten tot 2014, maar we gaan in de goede richting.

Samen met de Gewesten zou u er moeten voor zorgen, in de interministeriële conferenties, dat de uitrustingen met het oog op het respect voor de zwakste weggebruikers, worden aangepast.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe vereisten inzake beroepsbekwaamheden voor de vrachtwagenbestuurders" (nr. 14984)
- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bij- en nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15120)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15680)
- de heer Guy Milcamps aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15681)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de afwezigheid van een opfrismodule over de wegcode in het kader van de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15696)

10.01 François Bellot (MR): Bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007 legde de regering per 10 september 2009 aan beroepschauffeurs van voertuigen van de categorieën C tot E nieuwe vereisten inzake vakbekwaamheid op. Voor de gemeentebesturen en de betrokken burgers vormt die reglementering kennelijk een probleem. Voor rijbewijzen die vóór 1998 werden afgeleverd, kan men namelijk onmogelijk de code 95-gegevens in het computersysteem invoeren. Daarenboven onderging de omzendbrief waarin dit koninklijk besluit wordt toegelicht een verbazingwekkende wijziging: in die omzendbrief wordt namelijk bepaald dat een persoon wiens rijbewijs vóór 10 september 2009 werd afgeleverd, geen bewijs van vakbekwaamheid moet bezitten, en dat die persoon bij aanvraag van een code 95 voor zijn rijbewijs als uiterste geldigheidsdatum 9 september 2016 zal krijgen. In de omzendbrief staat nochtans: "De einddatum van de categorie (C of D) moet vanaf heden overeenstemmen met de einddatum van het medisch attest groep 2." Wat is de precieze draagwijdte van die paragraaf, waarbij de termijn voor het vervullen van de vereisten en het volgen van de nascholing eigenlijk wordt ingekort?

Overigens stellen de rijsscholen dat ze de nascholing nu nog niet kunnen verstrekken. Wanneer zullen de programma's en de precieze inhoud van die nascholing worden bekendgemaakt?

De gemeentebesturen, tot slot, hebben de grootste moeilijkheden met de onduidelijkheid van de onderrichtingen, de gebreken van het computersysteem waarin de code 95 wordt ingevoerd, en het feit dat het bijna onmogelijk is bij het departement inlichtingen in te winnen.

Sommige chauffeurs baseren zich op de voorziene termijn en stellen de nascholing uit. De opleidingscentra dreigen derhalve overspoeld te worden als iedereen de nascholing op het laatste nippertje aanvraagt.

10.02 Karine Lalieux (PS): De voor- en marktkramers zijn bezorgd over die nieuwe verplichting. Het gros zal een opleiding moeten volgen, omdat hun voertuigen meer dan 7,5 ton wegen. Zou men hen niet van die verplichting kunnen vrijstellen? In dat geval zou de wet naar de geest worden toegepast. De maximaal toegestane massa zou kunnen worden verhoogd of volledig kunnen worden afgeschaft wanneer de vervoersactiviteit slechts een bijkomende activiteit vormt. Krachtens het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen worden voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg rijden en die gebruikt worden in het kader van een hoofdactiviteit die geen goederenvervoer is, vrijgesteld. Dat is het geval voor voor- en marktkramers.

10.03 David Lavaux (cdH): De nascholing is een opleiding van 35 uur die de vrachtwagenchauffeurs binnen vijf jaar moeten volgen. Ze is door de Europese Unie opgelegd om de verkeersveiligheid te verbeteren. De nascholing zoals die nu bij ons wordt aangeboden, omvat geen opfriscursus voor de verkeersregels. Als dat klopt, waarom zou men die opfriscursus dan niet toevoegen? Is er een wijziging gepland? Wat is de stand van zaken in de andere Europese landen?

10.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans: Wat de vermelding van code 95 op het rijbewijs betreft, moeten enkel de nieuwe bestuurders van categorie C of D respectievelijk vanaf 10 september 2009 en 10 september 2008 over het getuigschrift van vakbekwaamheid beschikken. Voor de rijbewijzen categorie C die vóór september 2008 werden uitgereikt, kan de code 95 inderdaad niet in de centrale databank voor het rijbewijs worden ingevoerd. Het probleem ligt niet bij de reglementering, maar het gaat om een technisch probleem, aangezien het deels te maken heeft met het informaticamaterieel dat door de gemeenten wordt aangeschaft. Heel wat gemeenten drukken de rijbewijzen af via een systeem dat met de centrale databank verbonden is. Die technische bijzonderheid kan voor problemen zorgen.

Sinds de invoering van het getuigschrift van vakbekwaamheid worden er twee data op het rijbewijs vermeld: de vervaldatum van de verklaring van medische geschiktheid en de vervaldatum van het getuigschrift van vakbekwaamheid. In haar nota heeft de administratie enkel willen uitleggen dat de rijbewijzen C en D enkel geldig zijn zolang de bestuurder over een geldige verklaring van medische geschiktheid beschikt, en dat het rijbewijs niet vervalt, als het getuigschrift van vakbekwaamheid niet meer geldig is.

Ik zal mijn administratie vragen om dat punt voor de gemeenten op te helderen.

Momenteel zijn er dertig centra voor nascholing erkend, waarvan de lijst op de website van de FOD kan worden geraadpleegd. Om erkend te kunnen worden, moeten die centra opleidingen aanbieden in modules van ten minste zeven uur. De inhoud ervan moet overeenstemmen met de thema's die in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 zijn opgenomen.

Inzake de toepassing van het getuigschrift voor beroepsbekwaamheid voor de kermisexploitanten, voorzag de richtlijn 2003/59 in een uitzondering voor de bestuurders die materiaal of uitrusting vervoeren die zij nodig hebben voor hun werk, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurders is. Bij de omzetting van de richtlijn heeft België ervoor gekozen om de voor die vrijstelling toegestane maximale massa te beperken tot 7,5 ton. Die beperking werd ingesteld omdat twee derde van het goederenvervoer gebeurt door bestuurders die voor eigen rekening rijden.

Zonder die grens kon het vooropgestelde doel niet worden bereikt, omdat een groot aantal chauffeurs dan niet over een bewijs van vakbekwaamheid zou moeten beschikken. Indien we de voorwaarde met betrekking tot de maximaal toegelaten massa zouden afschaffen, zouden we dus een stap achteruit zetten. Deze maatregel moet de verkeersveiligheid ten goede komen, wat niet kan wanneer een groot aantal chauffeurs een vrijstelling geniet. Indien we de marktkramers zouden vrijstellen zou dat een discriminatie inhouden ten aanzien van andere categorieën van vervoerders en zouden we ons blootstellen aan kritiek van de Raad van State.

Wat de inhoud van de modules van de nascholing betreft, zal ik kort zijn. In het koninklijk besluit van 4 mei

2007 wordt bepaald wat de nascholing precies inhoudt, overeenkomstig de Europese richtlijn 2003/59. Daarbij hoort natuurlijk ook de wettelijke en reglementaire grondslag van de onderwezen materies. Er kan zelfs worden gesteld dat de kennis van het verkeersreglement een noodzakelijke voorwaarde is voor het volgen van een nascholing.

Het belangrijkste is dat dankzij die opleidingen, de bestuurders hun kennis inzake verkeersveiligheid door de praktijk kunnen verbeteren.

Er zijn 345.920 rijbewijzen C en D. De grote meerderheid van die bestuurders zal de opleiding vóór 10 september 2016 moeten volgen, dus over een periode van zeven jaar. Men kan die vijfendertig uren over een periode van vijf jaar volgen. De UPTR heeft gevraagd dat de cursussen over een periode van zeven en niet vijf jaar gespreid zouden worden om een verzadiging van de centra te vermijden. Ik moet toegeven dat ik er niet in geloof. In ieder geval zal het eerste getuigschrift van vakbekwaamheid in principe tot 2016 geldig zijn.

De bestuurders moeten er zich rekenschap van geven dat niet tot de laatste minuut kan worden gewacht. Ik heb al de federaties en de vakbonden opgeroepen zich te organiseren. Voor de marktkramers vind ik niet dat het verplicht volgen van een opleiding van zeven dagen gespreid over vijf jaar voor problemen zal zorgen.

10.05 François Bellot (MR): Er blijven moeilijkheden bestaan voor de houders van Belgische vergunningen die niet langer in België maar in een ander land van de EU verblijven.

10.06 Karine Lalieux (PS): Voortgezette opleiding is belangrijk maar voor bepaalde sociaalprofessionele categorieën die niet tot doel hebben op de wegen te rijden – ik denk bijvoorbeeld aan sommige foorkramers - zou men enige soepelheid aan de dag moeten leggen.

10.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Als ik begin afwijkingen toe te kennen, is het hek van de dam.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 15015)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de behandeling van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 15016)

11.01 David Lavaux (cdH): De achterstand op het stuk van de afgifte van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer zou op termijn kunnen worden voorkomen door de informatisering van de procedure. Daartoe zou er echter een fonds moeten worden opgericht met het oog op het verrichten van de noodzakelijke technologische aanpassingen.

In juli verklaarde u dat een koninklijk besluit voorziet in de oprichting van zo een fonds, dat zou gespijsd worden door een systeem van wederzijdse verplichtingen tussen de cliënt en de administratie.

Mijnheer de Staatssecretaris, wanneer zal het koninklijk besluit worden gepubliceerd en wanneer zal het in werking treden?

Bevestigt u het voornemen om een systeem van wederzijdse verplichtingen tussen de cliënt en de administratie in te voeren?

Welk tijdspad stelt u voorop voor de informatisering van de procedure?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De publicatie van het koninklijk besluit wordt verwacht tegen begin 2010. Ik wil dat het op 1 juli 2010 van kracht wordt.

De persoon die een vergunning aanvraagt zal een retributie moeten betalen, die zal afhangen van de afmetingen en de massa van het transport. 20 procent van de retributie zal verschuldigd zijn bij de indiening van de aanvraag, en de rest moet betaald worden bij de afgifte. Indien de administratie zich niet aan de in het koninklijk besluit vermelde termijnen zou houden, zou het saldo van 80 procent niet verschuldigd zijn.

De implementatie van de informatisering hangt af van het fonds dat met de retributies zal worden gespijsd. Gehoopt wordt dat er tegen begin 2011 werk kan worden gemaakt van een eerste fase die betrekking heeft

op de online indiening van de aanvragen en de afgifte van de vergunningen.

Om vergunningen met correcte gegevens uit te reiken, dienen de verantwoordelijken van de aanvraagdossiers zich tot de indieners te richten om bijkomende inlichtingen te vragen (technische gegevens betreffende het voertuig, routebeschrijving, btw-nummer, enz.).

11.03 David Lavaux (cdH): Ik betreur dat de procedure niet sneller kan verlopen. Ik hoop dat de sector bij de besprekingen wordt betrokken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding van 2006" (nr. 15033)

12.01 Patrick De Groote (N-VA): Volgens Touring zijn er sinds de hervorming van de rijopleiding in 2006 in het verkeer zeker vier dodelijke slachtoffers gevallen met een voorlopig rijbewijs. Heeft dat te maken met de hervorming? Welke conclusies trekt de minister?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik beschik niet over cijfers die de gegevens van Touring zouden kunnen bevestigen. Ik kan daaruit dus geen conclusies trekken over de waarde van de vrije opleiding waarbij men met een begeleider leert autorijden en ervaring opdoet.

Het voorlopig rijbewijs met begeleider bestaat al lang en zoals alle bestuurders kunnen ook kandidaat-bestuurders met een voorlopig rijbewijs in ongevallen betrokken raken. We merken echter dat de meeste ongevallen zich voordoen na het behalen van het rijbewijs, wanneer de bestuurder er alleen voorstaat en risico's gaat nemen.

We moeten toekomstige bestuurders dus opleiden tot een rijgedrag dat veilig, sociaal, economisch, ecologisch en defensief is. Een professionele basisopleiding aangevuld met een stageperiode met begeleiding lijkt me daarvoor de beste oplossing is. Voor jonge bestuurders zouden er ook na het behalen van het rijbewijs bepaalde begeleidende maatregelen van toepassing kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld een lager alcoholpromillage.

Wij moeten een voorbeeld nemen aan andere landen die beter scoren op verkeersveiligheid.

12.03 Patrick De Groote (N-VA): Touring beweert dat het gaat om de officiële cijfers van de politie. Ik vind de professionele basisopleiding met een stage een goed uitgangspunt, want in vergelijking met de andere landen is er bij ons nu te veel ruimte voor vrije begeleiding.

12.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik sprak over de basisopleiding.

12.05 Patrick De Groote (N-VA): Opnieuw blijkt dat de overheid te weinig statistieken heeft, hoewel dat noodzakelijk is voor een degelijk beleid. Uiteraard deel ik de bekommernis van de staatssecretaris over de rijopleiding.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verplichte brandblusser in autovoertuigen" (nr. 15066)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Ons land is een van de enige landen waar brandblussers in de wagen verplicht zijn. Die apparaten blijken echter in de meeste gevallen slecht te functioneren of de gebruikers weten niet hoe ze er mee moeten omgaan. Zal de staatssecretaris de verschillende soorten brandblussers evalueren? Hoe beoordeelt hij het idee om een blusdeken te verplichten? Klopt het dat de autokeuring de brandblussers niet controleert? Bestaan er statistieken over het aantal brandende voertuigen in het verkeer?

Worden er bij de autoproductie brandwerende stoffen gebruikt.

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): We mogen nu ook weer niet concluderen dat brandblussers helemaal geen zin meer hebben. Het klopt wel dat de meeste mensen nooit geleerd hebben hoe ze een brandblusser moeten gebruiken. Ook over de verschillende soorten bestaat discussie.

We moeten overwegen om een brandblusser te verplichten die zowel gassen, vloeistoffen als vaste stoffen kan blussen.

Ik zal mij verder informeren over het nut van een blusdeken.

In principe moet de technische controle de brandblussers controleren. Er worden geen statistieken bijgehouden over brandende voertuigen langs de weg, maar de politie heeft wel gegevens over brandende voertuigen na een ongeval met doden of gewonden.

Er bestaan Europese homologatievoorschriften voor verbrandingseigenschappen van materialen en brandstoftanks.

13.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Misschien zou het omgaan met een brandblusser opgenomen moeten worden in de rijopleiding. De autokeuring geeft inderdaad een opmerking als de houdbaarheidsdatum van de brandblusser is overschreden, maar pas een jaar later wordt er opnieuw gecontroleerd of de brandblusser ondertussen vervangen werd.

13.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik geef toe dat er aan het nut van de brandblusser getwijfeld kan worden. Ik heb een technische commissie om advies gevraagd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs 15071, 15076 en 15077 van de heer Baeselen worden uitgesteld.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werkomstandigheden van de luchtverkeersleiders" (nr. 15143)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de staking van de luchtverkeersleiders van vrijdag 25 september 2009" (nr. 15180)

14.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Tijdens de wilde staking van 25 september 2009 bij Belgocontrol kwamen nieuwe problemen aan de oppervlakte zoals de werkdruk, het personeeltekort en de gebrekkige communicatie. Die problemen kunnen volgens de verkeersleiders zelfs de veiligheid in gevaar brengen. Naar verluidt heeft de staatssecretaris met de vakbonden overlegd en beloofd dat de aangekondigde doorlichting sneller dan voorzien zou worden afgerond. Voorlopig is de stakingsdreiging van de baan. De managers ontkennen echter dat zij op de hoogte zijn van de problemen. Hoe wil de staatssecretaris de problemen bij Belgocontrol inzake werkomstandigheden, statuut, politisering, Europese uitdaging, samenwerking enzovoort uit de wereld helpen?

14.02 **David Lavaux** (cdH): Op 25 september jongstleden werd het vliegverkeer op sommige luchthavens tussen 18 en 20 uur onderbroken wegens een staking van de luchtverkeersleiders. Laatstgenoemden staakten omdat ze dreigden overwerkt te geraken. Volgens de betrokken personeelsleden ligt de werklust veel te hoog. Ze waren van plan om hun actie voort te zetten tot wanneer er een akkoord met de directie van Belgocontrol zou worden bereikt. Na contacten met uw kabinet zou een nieuwe staking zijn uitgesteld. De situatie blijft echter gespannen.

Naar verluidt zou de collectieve arbeidsovereenkomst op 31 juli jongstleden door alle betrokken partijen zijn goedgekeurd.

Waar draait het conflict eigenlijk om? Hoe staat het met de gesprekken tussen Belgocontrol en de vakbonden?

Volgens de pers heeft u de vertegenwoordigers van de luchtverkeersleiders gevraagd om te bewijzen dat de werklust te hoog is. Bevestigt u dat? Welk antwoord heeft u daarop gekregen? Bestaan er procedures die het

mogelijk maken om te controleren of de regels met betrekking tot de arbeidstijd voor luchtverkeersleiders werden overschreden?

De **voorzitter**: Wij zullen de vragen stellen in het kader van de punten 24 en 26.

14.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Op 31 juli hebben alle betrokken partijen bij Belgocontrol een collectieve arbeidsovereenkomst goedgekeurd. Voormelde staking was blijkbaar het resultaat van een misverstand tussen de vluchtleiders en Belgocontrol. Op 28 september hebben de vertegenwoordigers van het personeel mij een brief gestuurd waarin de luchtverkeersleiders verklaarden dat ze niet meer in staat waren de veiligheid van het luchtverkeer te garanderen.

(*Nederlands*) Ik nodigde de vakbonden meteen uit om hun bewering dat de luchtverkeersveiligheid niet meer kan worden gewaarborgd, te staven. Het dossier dat zij mij bezorgden, werd door het management geanalyseerd. De resultaten daarvan werden vervolgens met de vakbonden besproken in aanwezigheid van de regeringscommissaris. Alle partijen kwamen overeen om een overlegde oplossing te zoeken.

(*Frans*) Er is een opbouwende dialoog die tot positieve resultaten kan leiden. Het grootste probleem lijkt dat van de planning van het personeel te zijn, maar het gaat hier ook om de interne werking van Belgacom.

(*Nederlands*) Ik vroeg aan een onafhankelijk bureau een doorlichting van het beleid evenals een strategisch actieplan, dit alles met het oog op het nieuwe beheerscontract. In het kader van de eenmaking van het Europese luchtruim moeten de belangen van Belgocontrol goed worden verdedigd. We moeten met kennis van zaken kunnen onderhandelen. De resultaten van de doorlichting moeten mij in december worden bezorgd, zodat ik eventueel maatregelen kan nemen.

14.04 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Alle actoren hebben dus op 31 juli 2009 een cao goedgekeurd en de wilde staking berust op een misverstand.

14.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Geen misverstand, maar een malaise.

14.06 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): De dialoog moet een oplossing brengen, maar ik ben er niet echt gerust in. Ik hoop dat de staatssecretaris kan bevestigen dat er geen problemen zijn voor de veiligheid van het luchtverkeer.

14.07 **David Lavaux** (cdH): Het verheugt mij dat een opbouwende en positieve dialoog tot stand is gekomen.

14.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De analyse maakt duidelijk dat de klachten vooral betrekking hadden op het wervingsbeleid en op het aantal dagen werken zonder onderbreking. Wat het laatste betreft werden al maatregelen genomen. Aangezien het niet de eerste keer is dat zich problemen voordoen, laat ik onderzoeken wat er eigenlijk verkeerd loopt en wat de oorzaak is van de permanente spanningen tussen de leiding en de verkeersleiders.

14.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Er kan alleen een oplossing komen als er wordt gesleuteld aan het gepolitiseerde management. Dat is een typisch Belgische ziekte, waarvan men niet snel genezen geraakt.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Olivier Hamal aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het verstrekken door de DIV van de kentekenplaten niet enkel voor achteraan de wagens maar ook voor vooraan" (nr. 15247)
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van de Europese nummerplaat" (nr. 15367)
- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een Europese nummerplaat" (nr. 15394)
- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

over "de nieuwe Europese nummerplaten" (nr. 15430)

15.01 Olivier Hamal (MR): Naar verluidt zou de DIV van plan zijn om, naast de traditionele nummerplaat achteraan, ook de nummerplaat vooraan uit te reiken.

Ik wil uw aandacht vestigen op de gevolgen die een dergelijke beslissing voor de sector zou meebrengen: het gaat om een verlies van 1 miljoen nummerplaten per jaar en dus om een verlies van 15 miljoen euro aan inkomsten, die goed zijn voor een slordige 3 miljoen euro aan btw-inkomsten, maar ook om het verlies van 150 banen van mensen wier activiteit hiermee rechtstreeks in verband staat. Daarbovenop komt nog het verlies op de investeringen die werden gedaan in de uitrusting om die nummerplaten te fabriceren (9.000 machines verspreid over een breed netwerk van garages, carrosseriebedrijven, verkooppunten van autoaccessoires, doe-het-zelfzaken, enz.).

Die 9.000 verkooppunten zorgden in 2001 voor een vlotte overgang van de Belgische nummerplaat naar de reflecterende nummerplaat en werken jaar na jaar tot algehele tevredenheid van de klanten. Dat men nu op de DIV aangewezen zou zijn voor zowel de nummerplaat vooraan als achteraan zou dus problematische economische gevolgen hebben en staat zeker niet garant voor een betere service.

In antwoord op de vele reacties zouden uw diensten hebben beslist om een gesprek aan te gaan met de vertegenwoordigers van de sector. Klopt die informatie? Wie zouden in voorkomend geval uw gesprekspartners zijn en wanneer zou dat overleg van start gaan?

15.02 Michel Doomst (CD&V): Kan de staatssecretaris toelichting geven over de invoering van de Europese nummerplaat?

15.03 Paul Vanhie (LDD): Kan de staatssecretaris meer informatie geven over de timing en de budgettaire gevolgen van de invoering van twee nummerplaten naar Europees model? Zal deze maatregel gevolgen hebben voor de huidige producenten en verkopers van nummerplaten en zal hiermee rekening worden gehouden?

15.04 Patrick De Groote (N-VA): In welke tijdsspanne wil de staatssecretaris ons volledig wagenpark voorzien van die Europese nummerplaat? Zijn de nieuwe nummerplaten reflecterend? Is de staatssecretaris bereid om in de Europese nummerplaten de Vlaamse, de Waalse en Brusselse vlaggen in of onder de Europese vlag te verwerken, naar het voorbeeld van Wales?

15.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De Ministerraad heeft op 17 juli 2009 het principe van de invoering van de Europese kentekenplaat goedgekeurd. Er werd mij gevraagd daarvoor een businessplan uit te werken. Deze week of volgende week ga ik daarmee naar de Ministerraad. De bedoeling is te kunnen starten op 1 juli 2010 ofwel bij het begin van het Europese voorzitterschap van ons land. Het businessplan is natuurlijk afhankelijk van de eindoplossing die zal worden aanvaard. De controlediensten zijn er grote voorstanders van dat wij de twee platen zelf maken, maar voor sommige kleine, ambachtelijke bedrijven zijn de platen een welgekomen aanvulling op hun omzet.

(Frans) Wij hebben de knoop nog niet doorgehakt. Mijns inziens is vooral de invoering van de Europese plaat van belang. Als stichtend land van de Unie behoren tot de laatsten die die stap zullen zetten. De kleinhandelaars die platen samenstellen en verkopen blijven noodzakelijk omdat sommigen een derde of een vierde plaat nodig zullen hebben.

Er dient een streng toezicht te worden uitgeoefend, om zich ervan te vergewissen dat de in de omloop zijnde platen wel degelijk geregistreerd zijn. Politiecontroles moeten automatisch kunnen verlopen en zullen worden uitgeoefend om na te gaan of de regels inzake verzekering en technische controle nageleefd worden, en om gestolen voertuigen of personen op te zoeken.

De platen moeten beantwoorden aan kwaliteitsnormen, die gedefinieerd worden in overleg met de professionelen uit de sector.

(Nederlands) De praktische modaliteiten zullen zeer binnenkort uitgewerkt worden. Met gevoeligheden in verband met kleuren en dergelijke wil ik zo rationeel mogelijk omgaan. We gaan naar een Europese kentekenplaat waarop zeven herkenningselementen, cijfers en letters, zullen staan. Over de bijzaken doe ik

geen uitspraak. De herkenning van de origine van een automobilist aan de hand van het kenteken is niet noodzakelijk een goede zaak. Vraag dat maar eens aan Parijzenaars die naar de Provence reizen met hun 75-nummerplaat.....Ik neem wat dit betreft geen stelling in, maar pleit toch voor voorzichtigheid en wil ik mij zoveel mogelijk distantiëren van de kleine inhoudelijke kantjes.

15.06 Olivier Hamal (MR): Niets is beslist maar u denkt eraan voor de andere plaat te blijven werken met privépartners die, om de bekommernissen van de politiezones tegemoet te komen, zouden onderworpen worden aan welbepaalde regels.

15.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Die oriëntatie hebben wij gekozen om zoveel mogelijk mensen tevreden te stellen.

15.08 Michel Doomst (CD&V): Zal in het businessplan de vormgeving van de nummerplaat al bepaald zijn?

15.09 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Wat de basiskleur ook is, de prijs zal dezelfde zijn.

15.10 Michel Doomst (CD&V): Dit moet rond zijn tegen 1 juli, wanneer de minister voorzitter van de Europese Raad voor Transport wordt. Wanneer moet men ten laatste in gang schieten om op tijd klaar te zijn?

15.11 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik hoop dat de regering in de loop van de volgende weken een beslissing neemt, om op 1 juli te kunnen starten met een paar gemeenten, want dit moet progressief ingevoerd worden.

15.12 Michel Doomst (CD&V): Onze gemeente is alvast kandidaat!

15.13 Paul Vanhie (LDD): Ik hoop dat de minister ervoor zal zorgen dat de kleine zelfstandigen hierdoor geen bron van inkomsten verliezen. Nu levert de DIV ook maar één nummerplaat af en moet men de tweede elders kopen. De handelaars zullen met plezier de nodige aanpassingen doen.

15.14 Patrick De Groote (N-VA): De minister had het over bijzaken, maar ik verwijs graag naar het voorbeeld van Wales. Als het daar kan, waarom niet hier? Suggereert de minister dat ik schrik moet hebben om met een Vlaamse nummerplaat naar Brussel of Wallonië te gaan? Ik ga vaak naar Wallonië en ik heb daar nog nooit negatieve reacties gehad op het feit dat ik Vlaming ben. Het zijn daar lieve mensen!

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.40 uur.

La réunion publique est ouverte à 10 h 22 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 Question de M. Kristof Waterschoot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les Rotterdam Rules" (n° 14647)

01.01 Kristof Waterschoot (CD&V) : Les fameuses « Rotterdam Rules » sont une convention des Nations unies regroupant les accords relatifs au transport international par mer. Les expéditeurs belges appellent notre gouvernement à ne pas signer cette convention. Ils estiment que ces règles n'apportent pas la moindre simplification ou harmonisation, bien au contraire.

Le secrétaire d'État partage-t-il ces inquiétudes ? Notre pays va-t-il signer cette convention ?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : La délégation belge a bien assisté en septembre à la cérémonie de signature à Rotterdam, mais nous n'avons pas signé les « Rotterdam Rules », précisément parce que nous doutons que ce traité se traduise effectivement par une harmonisation et une simplification des contrats de transport par mer. Nous nous attelons actuellement à la révision du droit maritime belge et nous traiterons certainement ces matières dans ce cadre. Nous examinerons dans quelle mesure ce nouveau code et la convention s'influencent mutuellement, par exemple en matière de transport

multimodal et de manutention de marchandises.

01.03 Kristof Waterschoot (CD&V) : L'attitude belge dépendra donc de la mesure dans laquelle notre droit maritime modernisé pourra s'insérer dans la convention internationale.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 14653)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le forum de concertation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14733)
- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude relative aux normes de vent" (n° 15044)
- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les normes de vent" (n° 15369)
- M. André Flahaut au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le Forum de concertation des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem" (n° 15702)
- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores en Brabant wallon" (n° 15783)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évaluation des normes de vents en vigueur à l'aéroport de Zaventem" (n° 15801)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'actuelle politique de dispersion et la suite réservée à l'étude sur les normes de vent" (n° 15814)

02.01 Valérie De Bue (MR) : Le plan de gestion des nuisances sonores, entré en vigueur le 1^{er} janvier, a limité les mouvements de nuit, a supprimé le plan de dispersion, a instauré des quotas de bruit, a relancé le forum de concertation et a prévu la mise en place progressive de nuits calmes. Vous aviez annoncé alors des études sur les normes de vent, dans le but de finaliser les procédures de vol. Toutefois, la courte piste 20 est encore actuellement intensément utilisée, même les week-ends en journée, troublant le repos des habitants du Brabant wallon. Quels sont les résultats des études sur les normes de vent et les options pour de nouvelles routes de vol civil ou militaire ? La méthode choisie a-t-elle suivi le principe de l'utilisation préférentielle des pistes ? Comptez-vous associer au forum, comme convenu, les communes concernées ainsi que la Région wallonne ?

02.02 Sonja Becq (CD&V) : Le secrétaire d'État a fait étudier la vitesse maximale du vent autorisée à l'aéroport pour garantir la sécurité des vols. Il fallait par la même occasion vérifier l'influence du vent sur les nuisances sonores. Les résultats étaient attendus pour la fin septembre. Quelles sont les conclusions ? Toutes les pistes sont-elles soumises aux mêmes normes ? Quelles sont les répercussions sur l'utilisation des pistes et la répartition des plans de vol ? Quelles sont les conclusions du groupe de travail sur les zones réservées à usage militaire ?

Le **président** : La question 15263 de Mme Wiaux est retirée. M. Doomst est absent et ne peut poser sa question n° 15369.

02.03 André Flahaut (PS) : Voici quelque temps, vous nous aviez dit que les communes du Brabant wallon pourraient participer au forum de concertation sur les nuisances aériennes, à condition qu'elles en fassent la demande. Dans ma commune, Mme De Bue et moi-même, avons formulé une telle demande. J'avais également demandé que d'autres communes du Brabant wallon en fassent la demande. Quelle n'a donc pas été la surprise de certaines d'entre elles de recevoir un courrier signé de votre main leur annonçant que leur demande était rejetée. Je vous ai alors fait part de mon étonnement. Votre argument était que ces communes ne subissaient pas de nuisances sonores ! Évidemment, toutes les communes du Brabant wallon ne subissent pas de nuisances sonores dans la même mesure.

02.04 André Flahaut (PS) : Côté pile, vous m'annoncez en commission qu'il n'y a pas de problème pour accueillir les communes du Brabant wallon au sein du forum. Côté face, vous rejetez leur demande. Pourquoi ces deux versions d'une même histoire ? Quels ont été les critères d'invitation à une réunion organisée par l'administration sur les nuisances sonores le 16 septembre dernier, deux jours après la réunion du forum de

concertation ? Qu'est-il ressorti de cette réunion ? Êtes-vous, oui ou non, prêt à inviter les communes du Brabant wallon autour de la table, éventuellement à titre consultatif ?

02.05 David Lavaux (cdH) : La situation actuelle n'est pas acceptable pour les communes du Brabant wallon. Elles subissent des nuisances sonores, peut-être moindres qu'ailleurs, mais elles les subissent, ce que reconnaissent d'ailleurs les administrations régionales compétentes. En attestent les nombreuses plaintes de cet été au service de médiation de l'aéroport. Ne pensez-vous pas que toutes les communes survolées par des avions à moins de cinq mille pieds devraient être conviées au forum de concertation ? Je pense qu'actuellement, elles demandent à tout le moins de pouvoir participer.

02.06 Georges Dallemagne (cdH) : Le bureau d'expertise *Airsight* a été désigné pour évaluer une éventuelle modification des composantes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National. Ses conclusions étaient attendues pour fin septembre. J'ai donc été fort étonné par un communiqué de presse d'*Actie Noordrand*, publié le 3 septembre dernier, affirmant que le rapport d'*Airsight* vous conseillait d'appliquer les normes de vent recommandées par l'ICAO à l'aéroport de Zaventem. Comment se fait-il qu'*Actie Noordrand* ait été en possession des résultats de cette étude ? Depuis quand est-elle terminée ? Pourrait-on en avoir une copie ? Quelles en sont les conclusions ? Respecte-t-elle le cahier des charges ? Y tient-on compte de la sécurité des riverains ? Ce rapport compare-t-il les normes de vent en vigueur à Zaventem avec celles appliquées par d'autres aéroports européens ?

02.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Les normes de vent sont manipulées de telle manière que certaines pistes peuvent être moins utilisées, ce qui s'avère finalement préjudiciable pour les communes de la périphérie. Aujourd'hui, les chiffres nous donnent raison. Les vols sont effectivement moins nombreux, ce qui est dû la crise et au départ de DHL, mais leur dispersion est toujours inéquitable. La route d'atterrissage est étrangement sinueuse, ce qui a pour effet de faire peser un nouveau fardeau sur la périphérie. Cette route est-elle d'ailleurs sûre ? Comment le secrétaire d'État explique-t-il le choix de cette route fort curieuse ? Les riverains passent-ils désormais des nuits sans nuisances sonores comme cela leur a été promis ?

Le secrétaire d'État dispose-t-il déjà de l'étude complète et si c'est le cas, peut-il la mettre à la disposition de notre commission ? Quelles conclusions en tire-t-il à titre personnel ? Modifiera-t-il les normes de vent et l'utilisation des pistes de façon à les rendre plus équitables ?

02.08 Michel Doomst (CD&V) : Aujourd'hui, c'est quasi le silence radio dans le dossier des nuisances sonores causées par les avions qui survolent la périphérie. Comment ces vols sont-ils actuellement répartis ? À quels résultats a abouti l'étude que des experts internationaux ont consacrée aux normes de vent ? Comment les différentes routes y sont-elles évaluées ?

02.09 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le groupe de travail chargé de faire des propositions de changement de procédures met la dernière main à son rapport final. Quant au bureau d'études chargé de se pencher sur les normes de vent, il peaufine lui aussi son rapport.

Il va sans dire que je soumettrai au conseil des ministres les modifications préconisées dans ces rapports avant de les faire entrer en vigueur. Tant que je n'aurai pas ces rapports, je ne serai pas en mesure de vous fournir des éclaircissements.

(*En français*) Monsieur Dallemagne, le bureau chargé de l'étude sur les normes de vent a consulté les acteurs majeurs de la sécurité aérienne (Belgocontrol, les pilotes, les compagnies aériennes ou l'exploitant de l'aéroport). *Actie Noordrand* a sans doute eu vent de ces discussions, mais ce comité de riverains ne peut disposer de conclusions non encore finalisées.

Le respect du cahier des charges sera évalué par le comité d'accompagnement désigné par le gouvernement.

Les wee-kends sans bruit seront instaurés le 25 octobre. Depuis l'adoption de l'arrêté en la matière en avril dernier, le coordonnateur ne peut plus attribuer de vols aux heures convenues. Les vols qui avaient déjà été attribués antérieurement seront supprimés à partir du 25 octobre.

Je me réjouis que M. Laeremans ne présente aucun symptôme du syndrome Nimby à ce sujet et qu'il est

également préoccupé par les atterrissages sur la piste 02 qui sont plus nombreux ces dernières semaines, uniquement en raison du vent. L'utilisation nocturne de la piste 25 droite reste tout à fait dans la moyenne des dernières années. Le nombre de vols a diminué en raison de la crise dans le secteur de l'aviation et du départ partiel de DHL.

(En français) Il a été décidé dans l'accord de gouvernement de réorganiser un forum de concertation sur base du critère d'exposition au bruit, critère objectif de sélection des communes concernées. Trente deux communes répondant à ces critères avaient été invitées au premier forum.

La composition du forum n'est pas définitive. Si le contour de bruit de 2009 devait montrer que des communes du Brabant wallon répondent aux critères d'exposition au bruit, elles seront invitées à intégrer le forum. Toutes les communes qui se sont plaintes de ne pas faire partie du forum ont été invitées à une réunion d'information.

Pour fixer la composition du forum, je ne suis pas opposé à utiliser un autre critère, pour autant qu'il soit objectif, réalisable et représentatif des nuisances subies. Le critère des communes survolées à moins de cinq mille pieds ne fait pas de différence entre les niveaux de bruit subis.

Une information objective peut contribuer à mieux faire comprendre aux bourgmestres les justifications des survols de leur commune ainsi que les mesures qui sont prises par le gouvernement pour diminuer les nuisances sonores.

La question de Mme De Bue relative au cadastre du bruit relève de la compétence des Régions. Je souhaiterais, à titre personnel, que celles-ci uniformisent leur méthode d'établissement du cadastre du bruit.

02.10 Valérie De Bue (MR) : Je suis déçue par cette réponse.

Il semble que certaines associations connaissent déjà les résultats de l'étude concernant les normes de vent. Le Parlement est à nouveau le dernier informé ! Le rapport est en phase finale de rédaction. Je souhaiterais que la commission soit informée et puisse en débattre de manière objective et en toute sérénité. Pourquoi ne pourrait-on ajouter une dizaine de communes au forum ?

02.11 Sonja Becq (CD&V) : Il faut juger en se fondant sur des paramètres et des critères objectifs, et ne pas manipuler le vent en le transformant en argument communautaire. La sécurité doit être le premier critère. Pour établir ce critère de façon objective, il faut demander conseil à des pilotes et à des experts en aéronautique. Après la sécurité vient la dispersion des pistes et des routes.

02.12 Michel Doomst (CD&V) : Je peux comprendre que les ministres soient informés les premiers, mais le Parlement doit suivre rapidement. Il me semblerait opportun de comparer une année où le vent a servi de premier critère à une année où cela n'a pas été le cas. Une telle comparaison pourrait servir de base pour établir des critères de dispersion objectifs.

02.13 André Flahaut (PS) : Je ne me fais guère d'illusion sur le rôle des parlementaires. Par expérience, je connais exactement notre influence. Mais il est symptomatique que trois intervenants de la majorité, élus du Brabant wallon, vous interpellent en demandant simplement des précisions et d'être associés à un processus. Il est facile de dire que ne répondant pas aux normes, nous n'avons pas à être consultés. Je ne peux l'accepter ! Et cela m'étonne, car je ne vois pas en quoi votre ego et celui de votre administration souffriraient d'associer les communes du Brabant wallon aux échanges de vues en attendant les résultats d'une étude supposée objective. Si vous ne le faites pas, cela débouchera sur un problème politique ! Il ne s'agit pas d'une menace en l'air, nous approchons des discussions sur les budgets.

02.14 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Si vous croyez que de tels propos me feront changer d'avis, vous vous faites des illusions !

02.15 André Flahaut (PS) : Si vous me mettez au défi, nous verrons bien !

02.16 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : Je ne vous mets pas au défi !

02.17 André Flahaut (PS) : Des témoins et des documents parlementaires attestent de votre réponse positive à l'association des communes brabançonnaises au forum de concertation. Mais lorsqu'une commune vous en fait la demande, vous la rejetez !

02.18 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Relisez les documents, Monsieur Flahaut.

02.19 André Flahaut (PS) : Vous êtes pragmatique : acceptez d'associer les communes du Brabant wallon au forum ! Vous parlez de sonomètres; or il n'y en a pas dans le Brabant wallon ! Indiquez-nous avec précision où se trouvent ces sonomètres. Il ne s'agit pas de *nimby*. Il s'agit simplement d'être associés à la discussion pour éviter des problèmes ultérieurs.

02.20 David Lavaux (cdH) : Face à ce problème qui dure depuis tant d'années, qui a suscité des comités de gens partout autour de Zaventem, quand on doit, comme vous, veiller à l'intérêt général et trouver une solution équitable, il faut faire preuve de transparence totale. Or, nous n'en avons pas l'impression. Le Brabant wallon se sent actuellement exclu du débat. Si vous dites qu'il n'est pas dans les normes, il suffit de l'inviter aux comités de concertation ou au forum : ainsi les communes se rendront compte elles-mêmes qu'elles ne sont pas concernées, si ce que vous dites est vrai. Il est aussi indispensable d'éviter les fuites et les rumeurs. Vous n'y arriverez qu'en donnant la primeur des informations au Parlement.

02.21 Georges Dallemagne (cdH) : Vous dites que les conclusions ne sont pas encore disponibles et que vous en réservez la primeur au gouvernement. Cela a donc dû vous faire sourire quand vous avez lu dans votre réponse qu'*Actie Noordrand* avait sans doute obtenu ces informations de Belgocontrol. Mais il s'agit bien de conclusions ! Certaines associations, qui ne tiennent pas compte de la sécurité et de la juste répartition des nuisances, ont obtenu ces conclusions il y a six semaines ! Pour moi, la sécurité des riverains est le cœur du problème. Quant à la répartition des nuisances, je suis pour des critères objectifs, à savoir la densité de la population. Il s'agit de savoir si les zones *non aedificandi* sont utilisées de manière prioritaire. J'espère que l'étude en tient compte, comme des dernières évolutions en matière de recommandations ICAO.

02.22 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : La périphérie nord est plus densément peuplée que la périphérie est et ceux qui vont s'établir à proximité d'un aéroport n'acquièrent pas un droit intemporel sur le nombre de vols au jour de leur déménagement.

02.23 Georges Dallemagne (cdH) : Nous discutons de l'utilisation à l'atterrissage de la piste 02, ce qui est insensé. Alors qu'historiquement des normes de vents n'ont jamais posé problème, on ne les utilise plus aujourd'hui !

02.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : La piste 02/20 est sûre et ne peut être utilisée uniquement comme une piste de réserve. La périphérie Nord prend à son compte 60 % des décollages nocturnes alors que selon le plan de dispersion initial, ce pourcentage ne devait être que de 20 %. Je demande au secrétaire d'État de tenir compte de ces chiffres.

La route d'atterrissage inhabituelle porte sur l'utilisation de la piste 07. Une boucle très étrange est effectuée. Le secrétaire d'État peut-il examiner cette problématique ? La périphérie Nord subit ainsi non seulement un plus grand nombre de décollages mais aussi d'atterrissages.

Je comprends que le ministre souhaite d'abord soumettre ses conclusions en ce qui concerne le rapport au gouvernement mais qu'en est-il alors du calendrier ? Quand pourrions-nous disposer des recommandations ?

02.25 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Dans un dossier aussi délicat que celui des nuisances sonores de l'aéroport, il est facile de considérer un dossier d'un point de vue particulier, mais la mission du gouvernement est de trouver un dénominateur commun et de tenir compte du plus grand nombre de doléances.

Je présenterai donc ma proposition quand je constaterai un consensus en la matière. Par ailleurs, ne prenez pas comme critère le nombre de plaintes au médiateur. L'automatisme des plaintes, déposées par dizaines

ou centaines et parfois par milliers, quelques secondes l'une après l'autre, n'est plus de nature à influencer sur quoi que ce soit. Il ridiculise un problème social que je ne veux pas voir traité de la sorte.

Président : François Bellot.

(En néerlandais) Nous devons en effet aborder le dossier en toute objectivité et avec sérénité. Le vent est un phénomène naturel qui ne permet pas toujours une dispersion idéale des vols. J'ai néanmoins recours au critère de la direction du vent pour des raisons de sécurité. La dispersion n'est pas à la base de nos réflexions, elle est la conséquence du changement régulier de l'orientation du vent dans notre pays.

Je présenterai d'abord ce dossier au gouvernement mais je n'ai en tout cas pas l'intention de le laisser pourrir.

(En français) Monsieur Flahaut, j'ai immédiatement donné l'ordre de convoquer les bourgmestres et la réunion a donné satisfaction. Comme les Régions ont revendiqué le pouvoir de faire des contrôles, c'est à elles de placer des sonomètres.

Monsieur Lavaux, je veux bien revoir les critères mais ils seront les mêmes pour toutes les communes concernées, au sud, au nord, à l'est ou à l'ouest de l'aéroport. Les communes qui ne rentrent pas dans les critères établis et qui en font la demande, recevront l'information reçue par les communes qui ne rentreraient pas dans les contours établis en 2007. Si d'autres communes sont pointées en 2008, nous adapterons la composition du groupe.

Monsieur Dallemagne, vous parliez de l'utilisation des pistes 07 et 02, D25 et D20. Dans la partie nord de l'agglomération, la densité de la population est cinq fois plus grande que dans la partie sud !

Avant d'utiliser des arguments, il faut bien les choisir et ne pas invoquer l'inverse de ce qu'on veut obtenir !

(En néerlandais) C'est la direction du vent qui détermine la dispersion. Pendant le week-end, il est peut-être possible de prévoir une période sans avions, mais en semaine, ce sont la direction du vent et les normes de vent qui déterminent la dispersion. Nous ne pouvons donc pas imposer un schéma ; c'est la nature qui choisit. Si nous tenons compte les uns des autres et mettons un peu d'eau dans notre vin, nous pourrions dégager une solution. Je demande que l'on travaille avec des données objectives que tout le monde puisse contrôler et auxquelles Belgocontrol doit se tenir. La sécurité doit être la première priorité.

02.26 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Je suis d'accord, mais les normes de vent peuvent être manipulées par des politiciens, ce qui peut donner lieu à des inégalités. Nous réclamons donc des normes de vent qui soient établies équitablement.

02.27 Etienne Schouppe, secrétaire d'État *(en néerlandais)* : Dans ce dossier particulièrement complexe, j'ai toujours essayé d'honorer les promesses relatives aux conditions d'exploitation et aux vols de nuit. Actuellement, il est toutefois question de normes de vent et de trajectoires de vol. J'espère que les rapports concernant ces aspects seront bientôt disponibles. Dès cet instant, je les présenterai au gouvernement, puis au Parlement.

02.28 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Il s'agit là d'une perspective claire.

L'incident est clos.

03 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "Infrabel" (n° 14810)

03.01 François Bellot (MR) : Le service de régulation du transport ferroviaire a condamné Infrabel à une amende de 12 500 euros, pour discrimination à l'égard du transporteur cargo Crossrail. Ce dernier avait introduit une plainte suite à la fermeture de lignes lors d'une grève du personnel de B-Cargo (filiale du transport de fret de la SNCB), les 9 et 10 avril 2009, car les mouvements sociaux d'un opérateur de transport ne doivent pas paralyser les autres.

Pouvez-vous m'apporter des précisions ?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National doit veiller à l'accès non-discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. La décision citée date du 4 août ; un arrêté fut publié au *Moniteur belge* le 31 août, en exécution de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Ledit service statue au sujet des plaintes reçues et ses décisions peuvent faire l'objet d'un recours au Conseil d'État. Je ne commenterai donc pas cette décision alors que le processus judiciaire est en cours. Toutefois, un accès non discriminatoire doit être garanti à tout opérateur. C'est fondamental pour le développement du marché ferroviaire européen.

03.03 François Bellot (MR) : Voilà qui relance la problématique de l'utilisation des infrastructures publiques et du service minimum. Si, demain, le personnel de Crossrail décide de faire grève, pourquoi ne laisserait-il pas ses locomotives au milieu des lignes, paralysant tout le réseau ?

Le contrat de gestion devra prévoir cette situation et préciser qui va supporter les indemnités éventuelles, en fonction du gestionnaire de l'infrastructure et des exploitants. Aujourd'hui, nous sommes habitués à un seul exploitant. Demain, il pourrait y en avoir plusieurs.

L'incident est clos.

04 Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la campagne de la FEBIAC visant à promouvoir l'usage de la moto dans le cadre des déplacements du domicile au lieu de travail" (n° 14849)

04.01 Peter Luykx (N-VA) : La FEBIAC, la Fédération belge de l'automobile et du cycle, mène une campagne destinée à inciter les gens à effectuer à moto les déplacements entre le lieu de travail et le domicile, en utilisant notamment le slogan « Moi ? Je passe partout ». Lorsque la circulation est ralentie ou à l'arrêt, les motocyclistes zigzaguent de plus en plus souvent entre les files. Nul n'ignore que les conséquences d'un accident à moto peuvent être graves.

Le secrétaire d'État adhère-t-il au slogan utilisé dans le cadre de la campagne de la FEBIAC ? Existe-t-il des données chiffrées du nombre d'accidents impliquant des motocyclistes en Belgique ? Le secrétaire d'État s'est-il déjà concerté avec les instances de la circulation, afin de promouvoir la sécurité non seulement pour les motocyclistes mais aussi pour les automobilistes ? Prendra-t-il une initiative réglementaire fixant les droits et les devoirs des conducteurs de deux roues ? S'est-il déjà concerté avec le groupe de travail Motocyclistes ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La moto constitue une solution de rechange à part entière à la voiture pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Depuis 1991, le nombre de kilomètres-véhicules parcourus annuellement par des motocyclistes a plus que doublé, notamment en raison de leur flexibilité dans les embouteillages. Les motos sont également plus écologiques en raison de leur consommation relativement faible de carburant. Le revers de la médaille, c'est le risque d'accident qui est dix fois plus élevé pour les motocyclistes que pour tous les autres usagers de la route confondus et même vingt fois plus élevé que pour les passagers de voitures particulières. Les accidents de moto sont en outre deux fois plus graves que les accidents de voiture.

Les slogans de la FEBIAC mettent en exergue l'atout de la flexibilité, auquel je ne suis pas opposé en soi. La question de la vulnérabilité est plutôt abordée dans le cadre de campagnes de sensibilisation de l'IBSR. En conséquence de la popularité du motocyclisme, le nombre de victimes de la route parmi les motocyclistes est en hausse, en dépit de la diminution du risque par voyageur/kilomètre.

Le pourcentage d'accidents est donc relativement élevé et principalement le pourcentage de morts parmi les motocyclistes. Dans l'ensemble de la circulation, toutes voiries confondues, les motocyclettes représentent 1,3 % du nombre de kilomètres parcourus, 5,5 % des blessés légers, 12,3 % des blessés graves et 13,8 % des décès dans les trente jours suivant l'accident. Sur les autoroutes uniquement, les motocyclettes

représentent 0,7 % de la circulation, 3,4 % des blessés légers, 5,8 % des blessés graves et 5,9 % des décès dans les trente jours. Pour ce qui est du nombre de blessés légers, blessés graves et décès, proportionnellement à leur part dans la circulation, l'écart au détriment des motocyclistes est important. En termes relatifs, le pourcentage de morts parmi les motocyclistes est dix fois supérieur à leur part dans la circulation.

Différents contacts ont été établis avec le secteur concerné au sein de la Commission Fédérale Sécurité Routière. Dans le cadre de la prochaine simplification du Code de la route, une disposition fixera des modalités plus restrictives concernant le transport d'enfants comme passagers sur les motocyclettes. Une réglementation sera aussi élaborée concernant la tenue obligatoire des motards. Pour des raisons pratiques, l'idée de limiter la vitesse des motards dans les files n'a pas été retenue. Le groupe de travail a divulgué ses recommandations le 26 mai 2009. Nous en tiendrons compte au maximum dans le nouveau Code de la route simplifié.

Le **président** : TISPOL (*European Traffic Police Network*) confirme ces propos. Si nous avons une surreprésentation des motards dans les tués par accidents de la route (13 % pour 1,5 % du trafic, contre 14 % pour 3,5 % du trafic dans les autres pays), c'est surtout dans les tranches d'âge au-dessus de quarante ans, pour lesquelles un simple permis voiture B suffit. Pour les tranches d'âge inférieures, le pourcentage est le même. Il ya des choses à faire en matière de prévention.

04.03 **Peter Luykx** (N-VA) : Ce qui me préoccupe en premier lieu, ce sont les dépassements effectués par les motards dans les files. Ils ne sont pas clairement réglementés dans le code de la route.

L'incident est clos.

05 **Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores engendrées par un hélicoptère rouge ayant survolé la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles" (n° 14807)**

05.01 **Patrick De Groote** (N-VA) : Dans la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles, il peut arriver que l'hélicoptère rouge du prince Philippe dérange les habitants de la commune de Laeken dix fois par jour. L'ancienne ministre compétente, Mme Durant, avait prévu une exception à la réglementation relative à cette zone en faveur du Palais. Le secrétaire d'État a-t-il déjà reçu des plaintes précises concernant les nuisances sonores causées par les vols de l'hélicoptère princier ? Ces nuisances enfreignent-elles les normes acoustiques bruxelloises ? Considérez-vous que l'exception accordée par la ministre Durant est opportune ?

05.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Nous n'avons reçu aucune plainte ayant trait à des vols d'hélicoptère dans la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles. Je vous invite à adresser à la Région de Bruxelles-Capitale vos questions relatives aux normes acoustiques en vigueur à Bruxelles. La seule dérogation à l'interdiction de survoler la zone d'exclusion aérienne concernée dans un rayon d'un kilomètre et demi autour du domaine royal de Laeken est celle que l'ancienne ministre Durant avait accordée aux vols d'hélicoptère effectués sous le commandement du prince Philippe. Elle a accordé cette dérogation parce que ces vols ne menacent pas la sécurité du chef de l'État. C'est d'ailleurs l'unique dérogation qui ait été accordée à ce jour.

05.03 **Patrick De Groote** (N-VA) : J'ai puisé les informations dont je dispose dans la presse écrite. Celle-ci a manifestement été mal informée vu l'absence de plaintes.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le caractère transitoire de certaines dispositions de l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14631)**

06.01 **Olivier Maingain** (MR) : Dans votre communiqué relatif à l'adoption de l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National, vous justifiez des exceptions pour les vols de nuit et une période de transition de cinq ans par la possibilité donnée aux compagnies d'adapter leur flotte et de l'imiter l'impact économique de la limitation

généralisée du système des quotas introduite par l'arrêté.

Or le plan global de gestion des nuisances sonores approuvé en Conseil des ministres du 19 décembre 2008 ne parlait que d'une période transitoire de trois ans. De plus l'arrêté ne prévoit pas de sanctions prises par un organisme indépendant de contrôle.

Pourquoi cette période transitoire a-t-elle été fixée à cinq ans ? Qu'en est-il du contrôle de l'application de l'arrêté, qui présente des avancées intéressantes ?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : L'introduction de quotas de bruit en journée et en soirée revient à retirer de la circulation les avions les plus bruyants. La directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 prévoit un délai minimum de cinq ans pour le retrait progressif de ces avions. Entre-temps, toutefois, aucun appareil n'opérant pas aujourd'hui à l'aéroport ne pourra être exploité et une nouvelle compagnie ne pourra pas se présenter avec des avions hors normes.

Une cellule environnementale a été mise en place au sein de la direction Inspection de la direction générale Transports aériens. Là où on dressait auparavant des procès-verbaux qui ne recevaient pas de suite, des procédures d'avertissement et des sanctions administratives sont désormais prévues en cas d'infraction, que les inspecteurs de l'Inspection aéronautique sont habilités à constater. Il y aura également rédaction de procès-verbaux adressés au procureur du Roi.

06.03 Olivier Maingain (MR) : Je relirai la directive européenne. Dans d'autres aéroports, il y a une communication en temps réel des infractions constatées via un site internet, qui permet aux riverains de ne pas multiplier les plaintes et assure une transparence totale du suivi donné à la constatation des infractions.

L'incident est clos.

07 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les livraisons en dehors des heures de pointes pour éviter les embouteillages, réduire les frais de livraison et diminuer les risques d'accidents" (n° 14854)

07.01 François Bellot (MR) : Certains pays restreignent les livraisons aux commerçants à certaines heures de la nuit ou du petit matin pour éviter de perturber le trafic. Chez nous, certains grands axes, comme la rue de la Loi, sont amputés d'une, voire deux bandes de circulation occupées par des camions qui déchargent. Cependant, limiter les horaires de livraison peut engendrer des nuisances sonores pour les riverains. Comptez-vous lancer une opération pilote dans ce domaine ? Si oui, pensez-vous imposer des normes d'émissions sonores pour les moteurs de camions, les équipements de transbordement et les volets et portes de magasins ?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Plusieurs villes ont adopté une réglementation pour la livraison de nuit de marchandises dans des zones piétonnes ou des rues commerçantes. Mais dans certaines villes, comme Louvain-la-Neuve, des distributeurs se plaignent d'être obligés de livrer en dehors des heures d'ouverture des magasins.

Pour éviter les problèmes de trafic, certaines entreprises, souvent dans la grande distribution, préfèrent approvisionner leurs magasins la nuit. De tels projets ont été lancés par la Région flamande en négociant avec les syndicats, car il faut modifier les horaires de travail des livreurs et des réceptionnaires. D'autres entreprises se sont arrangées avec leurs clients pour accéder à leur bâtiment la nuit.

Une partie des problèmes de mobilité pourrait certainement être résolue en utilisant l'infrastructure routière en dehors des heures de pointe.

Le problème des nuisances du transport routier à des heures où la plupart d'entre nous dorment n'est pas neuf. Des normes de bruit existent dans la réglementation européenne d'homologation des véhicules, et je ne pense pas qu'un pays puisse imposer des normes plus sévères. Mais cela n'empêche pas les entreprises

qui reçoivent des marchandises aux petites heures d'adopter des systèmes de déchargement moins bruyants.

07.03 François Bellot (MR) : Des normes de bruit plus restrictives dépendent davantage des communes et des Régions. On doit sans doute attirer l'attention des grandes surfaces sur ce problème, mais aussi les petits commerces et les transporteurs. Dans les centres-ville, la limitation du tonnage des camions impose de recourir à des véhicules plus petits et moins gênants.

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les grandes surfaces sont conscientes du problème. Certaines entreprises se rendent compte qu'en l'absence de mesures de leur part, elles risquent de subir des décisions contraignantes.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 14 887 de M. Georges Dallemagne ainsi que la question n° 14 888 de Mme Ine Somers sont transformées en questions écrites.

08 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les cartes tachygraphiques destinées aux conducteurs titulaires du permis B" (n° 14916)

08.01 David Geerts (sp.a) : Le SPF Mobilité ne fournit pas de cartes tachygraphiques aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg. Ces véhicules ne sont en effet pas soumis à la législation sur les tachygraphes. Des problèmes se posent lorsque ces véhicules sont équipés d'une remorque dont la masse maximale autorisée (MMA) est de 750 kg. Si la masse maximale autorisée atteint 4.250 kg, le conducteur est assurément soumis à la législation sur les tachygraphes. Une procédure peut-elle être adoptée pour que les titulaires d'un permis de conduire B puissent quand même obtenir une carte tachygraphique pour leurs déplacements à l'étranger, dans le respect de la législation sur les tachygraphes ?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le problème est d'ores et déjà résolu pour les transports vers l'Allemagne où il existe en effet une réglementation sur les périodes de conduite et de repos lorsque la MMA est comprise entre 2,8 et 3,5 tonnes. Si ces véhicules sont équipés d'un tachygraphe, celui-ci doit également être utilisé en Allemagne. S'il s'agit d'un tachygraphe digital et si le conducteur ne dispose pas d'une carte de conducteur, il doit imprimer un certain nombre de données relatives à son identité et au véhicule.

En fin de journée, le conducteur doit imprimer les données enregistrées par le tachygraphe au cours de la journée et indiquer sur cet imprimé les mêmes données d'identification qu'au début de la journée. S'il n'est pas équipé d'un tachygraphe parce que la réglementation ne l'impose pas, le conducteur peut indiquer les prestations sur une feuille spécifique avec ses données d'identification.

Si un conducteur titulaire d'un permis de conduire B conduit une camionnette dont la MMA est inférieure à 3,5 tonnes et qui est équipée d'une remorque d'une MMA de moins de 750 kg, un problème se pose parce que la MMA combinée atteint plus de 3,5 tonnes. Dans pareil cas, le conducteur de l'ensemble camionnette-remorque est soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe. La réglementation est donc effectivement lacunaire. Mon administration a été chargée de trouver une solution le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'amélioration de la sécurité des cyclistes" (n° 14974)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La presse a fait écho d'une proposition de loi visant à rendre obligatoire le port du gilet fluorescent par les cyclistes, la nuit et lorsque la visibilité est insuffisante. Les associations de cyclistes semblent réservées. Elles remettent en question cette obligation qui serait parfois inopérante et évoquent la nécessité d'un système d'éclairage plus efficace, pour lequel ils demandent des

normes plus contraignantes et une meilleure pédagogie à l'endroit des autres usagers de la route. Ils ont peur que la contrainte soit un frein au développement de l'usage du vélo et demandent aussi à ce que les camions soient équipés de protections latérales. Enfin, ils souhaitent la constitution d'une équipe de recherche en accidentologie.

Avez-vous fait faire une étude préalable à votre projet ? Pouvez-vous nous donner plus de détails ? Les demandes de sécurisation renforcée des vélos et des poids lourds font-elles partie de vos objectifs ? Les études en accidentologie dédiées aux deux roues sont-elles une réalité ? Quelle est la composition de leurs équipes ?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je n'ai jamais proposé que le port du gilet de sécurité fluorescent soit obligatoire. Mais cette pratique devrait être encouragée en cas de mauvaise visibilité. De plus, cela ne sert à rien d'imposer le port de ce gilet si cela n'est pas respecté ou contrôlable.

Je plaide pour une forme de contrôle social du gilet fluorescent, par exemple dans le cadre des actions des mouvements de jeunesse ou des comités de parents dans les écoles. S'il n'y a pas une « assiette sociale » qui accepte une idée, on ne l'appliquera pas !

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes, la gestion et l'adaptation de la vitesse des automobilistes est un des facteurs cruciaux d'amélioration de la sécurité routière des usagers faibles. Nous devons continuer nos campagnes de sensibilisation pour la sécurité des cyclistes.

J'en viens à l'équipement des camions de protections latérales censées protéger les usagers faibles de la route. Ce domaine est régi par des directives européennes. Les véhicules et remorques de 3,5 tonnes doivent être équipés depuis 1992. De nouvelles mesures sont en préparation – pour 2014 – pour tous les véhicules neufs.

La problématique de l'angle mort des camions retient mon attention. Un projet-pilote sera lancé avec l'IBSR pour évaluer l'effet de systèmes latéraux, de clignotants supplémentaires ou un signal sonore sur les camions.

En ce qui concerne l'analyse des accidents impliquant des cyclistes, l'IBSR vient de publier un nouveau rapport détaillé, basé sur les statistiques de la police.

On doit aller plus loin dans l'analyse des accidents. Les gestionnaires de voiries ont leur rôle à jouer : l'aménagement routier peut aussi être en cause.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je crois aussi que la conviction sociale est plus importante que les normes.

Pour les équipements latéraux des camions, votre réponse me convient. Certes, il faudra encore attendre 2014 pour certains, mais nous allons dans la bonne direction.

Avec les Régions, en Conférences interministérielles, vous devriez faire en sorte que les équipements soient adaptés en vue du respect des usagers de la voirie les plus faibles.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. François Bellot** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouvelles exigences d'aptitudes professionnelles pour les conducteurs de poids lourds" (n° 14984)

- **M. Josy Arens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15120)

- **Mme Karine Lalieux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15680)

- **M. Guy Milcamps** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15681)

- **M. David Lavaux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'absence de module de révision du code de la route dans la formation continue des chauffeurs de poids lourds"

(n° 15696)

10.01 François Bellot (MR) : Par arrêté royal du 4 mai 2007, le gouvernement impose de nouvelles exigences d'aptitudes professionnelles à compter du 10 septembre 2009 aux conducteurs professionnels de véhicules des catégories C à E. Manifestement, cette réglementation pose des difficultés aux administrations communales et aux citoyens concernés. En effet, pour les permis délivrés avant 1998, il est impossible d'introduire les données sous le code 95 dans le système informatique. En outre, la modification de la circulaire expliquant cet arrêté royal est étonnante, puisqu'elle précise qu'une personne dont le permis de conduire a été délivré avant le 10 septembre 2009 est dispensée du CAP et que lorsqu'elle demandera le code 95 sur son permis, on lui donnera comme limite de validité le 9.09.2016. Par contre, elle dispose que "la date de fin de validité de la catégorie C ou D doit correspondre avec la date de fin de validité de l'attestation médicale du groupe 2". Que signifie donc ce paragraphe qui finalement restreint le délai accordé pour la mise en ordre et les cours de formation permanente ?

Par ailleurs, les auto-écoles se disent incapables de dispenser dès aujourd'hui les formations continues. Quand vont sortir les programmes et le contenu exact de cette formation continue ?

Enfin, les administrations communales rencontrent les pires difficultés vu le manque de clarté des instructions, les défaillances du système informatique permettant d'encoder le code 95 et la quasi-impossibilité d'obtenir des renseignements des services.

Certains chauffeurs, se basant sur le délai prévu, reportent à plus tard la mise en ordre. Dès lors, les centres de formation risquent l'engorgement si tout le monde demande la mise en ordre à la dernière minute.

10.02 Karine Lalieux (PS) : Les forains s'inquiètent de cette nouvelle obligation. La plupart devront passer une formation, leurs véhicules dépassant 7,5 tonnes. Ne pourrait-on exempter les forains, ce qui ne ferait que respecter l'esprit de la loi ? On pourrait soit augmenter la masse maximale autorisée, soit la supprimer totalement dans le cadre de la conduite comme activité accessoire. Le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus exempte les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement et qui sont utilisés dans le cadre d'une activité principale qui n'est pas le transport de marchandises. Ce qui est le cas des forains ou des marchands ambulants.

10.03 David Lavaux (cdH) : La formation continue consiste en un recyclage de trente-cinq heures que les conducteurs de poids lourds sont invités à suivre sur une période de cinq ans. Elle résulte d'une imposition de l'Union européenne dans le but d'améliorer la sécurité routière. Or, telle qu'elle est offerte chez nous, elle ne prévoit pas de révision du Code de la route. Si cela est confirmé, pourquoi ne prévoit-on pas cette remise à niveau ? Une adaptation est-elle prévue ? Qu'en est-il dans les autres pays européens ?

10.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : En ce qui concerne la mention du code 95 sur le permis de conduire, le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) n'est obligatoire que pour les nouveaux chauffeurs de la catégorie C ou D à partir respectivement du 10 septembre 2009 et 10 septembre 2008. Effectivement, le fichier central du permis de conduire n'accepte pas le code 95 pour les permis de catégories C délivrés avant le mois de septembre 2008. Il ne s'agit pas d'un problème de réglementation mais bien d'un problème technique car il est en partie lié à l'équipement informatique dont les communes se dotent. Beaucoup de communes ont un système d'impression de permis lié au fichier central. Cette particularité technique peut générer certains problèmes.

Suite à l'introduction du CAP, deux dates figurent sur le permis de conduire : celle de fin de validité médicale et celle de fin de validité du CAP. L'administration a voulu expliquer dans sa note que la validité du permis C ou D est de toute façon limitée à la validité médicale, tandis que la fin de la validité du CAP ne signifie pas la fin de validité du permis puisque dans certains cas on peut encore conduire un camion sans CAP.

Je vais demander à mon administration d'éclaircir ce point pour les communes.

Pour le moment, trente centres de formation continue sont agréés et leur liste est publiée sur le site du SPF. Pour être reconnus, les centres doivent proposer des formations en modules d'au moins sept heures. Leur contenu doit correspondre aux sujets repris par l'arrêté royal du 4 mai 2007.

Quant à l'application du CAP aux forains, la directive 2003/59 créait une exception pour les conducteurs de véhicules transportant du matériel pour l'exercice de leur métier à condition que celui-ci ne soit pas la conduite. Lors de la transposition de la directive, la Belgique a choisi d'instaurer une limite à la masse maximale autorisée pour cette dispense et elle l'a fixée à 7,5 tonnes. Cette limite a été choisie car deux tiers du transport de marchandises sont effectués par des conducteurs roulant pour leur propre compte.

Sans cette limite, l'objectif n'aurait pas été atteint, car une grande partie des conducteurs aurait échappé au CAP. Supprimer la condition liée à la MMA revient dès lors à faire un pas en arrière. Il s'agit là d'un objectif de sécurité routière qui ne pourrait être atteint si un grand nombre de conducteur en est exempté. Exempter les forains poserait un problème de discrimination envers d'autres catégories de transporteurs et prêterait le flanc à la critique du Conseil d'État.

En ce qui concerne le contenu des modules de la formation continue, je serai bref. L'arrêté royal du 4 mai reprend les matières de formation, conformément à la directive européenne 2003/59. Le contenu des modules doivent évidemment inclure les volets législatif et réglementaire propres aux matières enseignées. On peut même dire que la connaissance du Code de la route est le présupposé indispensable à toute formation continue.

Le plus important, c'est que ces formations vont permettre aux chauffeurs d'améliorer leurs connaissances de la sécurité routière par la pratique.

On dénombre 345.920 permis de conduire C et D. La grande majorité de ces chauffeurs devra suivre la formation continue avant le 10 septembre 2016, soit sur une période de sept ans. On peut suivre ces trente-cinq heures répartis sur cinq années. L'UPTR a demandé que les cours soient étalés sur sept et non pas cinq ans pour éviter un engorgement des centres. Je dois vous dire que je n'y crois pas. De toute façon, le premier CAP sera en principe valable jusqu'en 2016.

Les chauffeurs doivent être conscients du fait qu'il ne faut pas attendre la dernière minute. J'ai déjà lancé des appels aux fédérations et aux syndicats pour qu'ils s'organisent. Enfin, pour les marchands ambulants, je ne pense pas que le fait de devoir suivre une formation de sept jours étalés sur cinq ans pose vraiment un problème.

10.05 François Bellot (MR) : Des difficultés subsistent pour les détenteurs de permis belges qui ne résident plus en Belgique mais dans un autre pays de l'UE.

10.06 Karine Lalieux (PS) : La formation continue est importante mais il faudrait faire preuve de souplesse envers certaines catégories socioprofessionnelles dont l'objectif n'est pas de rouler sur nos routes - certains forains, par exemple.

10.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Si je commence à accorder des dérogations, je ne sais pas où cela va me mener.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 15015)**

- **M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le traitement des autorisations de transport exceptionnel" (n° 15016)**

11.01 David Lavaux (cdH) : Le retard dans la délivrance des autorisations de transport exceptionnel pourrait être, à terme, évité par l'informatisation de la procédure. Ceci nécessiterait un fonds permettant de réaliser les adaptations technologiques nécessaires.

En juillet, vous déclariez qu'un arrêté royal prévoirait la création d'un tel fonds, alimenté par un système d'obligations réciproques entre le client et l'administration.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quand cet arrêté royal sera-t-il publié et quand entrera-t-il en vigueur ?

Confirmez-vous le projet de mettre en œuvre un système d'obligations réciproques entre le client et l'administration ?

Quel agenda espérez-vous respecter pour l'informatisation de la procédure ?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : La publication de l'arrêté royal est attendue pour le début de l'année 2010. Je souhaite qu'il entre en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

Le demandeur d'une autorisation devra s'acquitter d'une redevance relative à l'autorisation demandée, qui dépendra des dimensions et de la masse du transport. Vingt pour cent de la redevance seront dus lors de l'introduction de la demande, et le solde lors de la délivrance. Dans le cas où l'administration ne respecterait pas les délais prévus dans l'arrêté royal, le solde de 80 % ne serait pas demandé.

L'implémentation de l'informatisation dépend du fonds qui sera alimenté par les redevances. Une première phase concernant l'introduction *on-line* des demandes et la délivrance des autorisations est espérée pour le début de l'année 2011.

Afin de délivrer des autorisations contenant des données correctes, les responsables des dossiers de demande d'autorisation sont amenés à requérir des informations supplémentaires aux demandeurs (données techniques du véhicule, itinéraire, numéro de TVA, etc.).

11.03 David Lavaux (cdH) : Je regrette que les choses ne puissent se faire plus rapidement. J'espère que le secteur sera associé aux discussions.

L'incident est clos.

12 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les critiques relatives à la réforme de l'apprentissage à la conduite automobile de 2006" (n° 15033)

12.01 Patrick De Groote (N-VA) : Selon Touring, depuis la réforme du permis de conduire de 2006, il y a eu quatre victimes d'accident titulaires d'un permis provisoire. Est-ce lié à la réforme ? Quelles sont les conclusions qu'en tire le ministre ?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne dispose pas de chiffres susceptibles de confirmer les informations de Touring. Il m'est dès lors impossible de tirer la moindre conclusion sur la valeur de la filière libre où l'apprentissage de la conduite et l'expérience sont acquis en présence d'un guide.

Le permis provisoire avec guide n'est pas neuf et à l'instar de tous les conducteurs, les candidats-conducteurs titulaires d'un permis provisoire peuvent également être impliqués dans des accidents. Nous observons cependant que la majorité des accidents interviennent après l'obtention du permis de conduire, lorsque le conducteur est livré à lui-même et prend des risques.

Il faut par conséquent former les futurs conducteurs à une conduite sûre, sociale, économique, écologique et défensive. Une formation de base professionnelle complétée par une période de stage avec guide me semble la solution idéale. Pour les jeunes conducteurs, certaines mesures d'accompagnement, comme un taux d'alcoolémie inférieur par exemple, pourraient également être appliquées après l'obtention du permis de conduire.

Nous devons suivre l'exemple d'autres pays qui enregistrent de meilleurs résultats en matière de sécurité routière.

12.03 Patrick De Groote (N-VA) : Touring prétend qu'il s'agit des chiffres officiels de la police. J'estime que la formation professionnelle de base suivie d'un stage constitue un bon point de départ, car, par rapport à d'autres pays, une trop large part est réservée à l'accompagnement libre dans notre pays.

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai parlé de la formation de base.

12.05 Patrick De Groote (N-VA) : Il s'avère une fois de plus que les autorités publiques ne disposent pas de suffisamment de statistiques, bien que cela soit nécessaire pour mener une politique adéquate. Je partage évidemment l'inquiétude du secrétaire d'État en ce qui concerne l'apprentissage à la conduite.

L'incident est clos.

13 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la présence obligatoire d'un extincteur dans les véhicules automobiles" (n° 15066)

13.01 Patrick De Groote (N-VA) : La Belgique est l'un des seuls pays à imposer la présence d'extincteurs dans les voitures. Dans la plupart des cas, toutefois, il apparaît que ces appareils sont défectueux ou que les automobilistes ignorent comment s'en servir. Le secrétaire d'État soumettra-t-il les différents types d'extincteurs à une évaluation ? Que pense-t-il de l'idée d'imposer la couverture anti-feu ? Est-il exact que les centres d'inspection automobile ne contrôlent pas les extincteurs ? Des statistiques sont-elles disponibles concernant le nombre d'incendies de véhicules dans la circulation ? Des matériaux ignifuges sont-ils utilisés dans le cadre de la production automobile ?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : N'allons pas jusqu'à conclure que les extincteurs seraient devenus inutiles. Il est vrai que la plupart des gens n'ont jamais appris à s'en servir. Les différents types sont aussi l'objet de discussions.

Nous devons réfléchir à la possibilité de rendre obligatoire un type d'extincteur efficace contre les feux impliquant tant des gaz, que des liquides ou des solides.

Je vais m'informer plus avant sur l'utilité d'une couverture anti-feu.

En principe, les centres d'inspection automobile doivent contrôler les extincteurs. Il n'y a pas de statistiques à propos des véhicules en feu sur le réseau routier, mais la police dispose de données lorsque des véhicules en feu sont liés à des accidents ayant entraîné des morts ou des blessés.

Il existe des critères d'homologation européens pour le comportement au feu des matériaux et des réservoirs à combustibles.

13.03 Patrick De Groote (N-VA) : Peut-être le maniement d'un extincteur devrait-il être inclus dans la formation à la conduite automobile. Les centres de contrôle technique font effectivement une remarque lorsque la date de péremption de l'extincteur est dépassée, mais ce n'est qu'un an plus tard que l'on vérifie si l'extincteur a été effectivement remplacé.

13.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'admets que l'on peut douter de l'utilité de l'extincteur. J'ai chargé une commission technique de rendre un avis en la matière.

L'incident est clos.

Le **président** : Les questions n^{os} 15071, 15076 et 15077 de M. Baeselen sont reportées.

14 Questions jointes de

- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conditions de travail des contrôleurs aériens" (n° 15143)**

- **M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la grève des contrôleurs aériens du vendredi 25 septembre 2009" (n° 15180)**

14.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La grève sauvage du 25 septembre 2009 chez Belgocontrol a mis en évidence de nouveaux problèmes, comme la pression du travail, le manque de personnel et la communication défaillante. Les contrôleurs aériens estiment même que ces problèmes sont susceptibles de compromettre la sécurité. Il semblerait que le secrétaire d'État se soit concerté avec les syndicats et se soit engagé à ce que l'audit annoncé soit clôturé plus rapidement que prévu. La menace de grève est provisoirement écartée. Les managers démentent toutefois être au courant des problèmes. Comment le

secrétaire d'État compte-t-il remédier aux problèmes de Belgocontrol en matière de conditions de travail, de statut, de politisation, de défi européen, de collaboration, etc. ?

14.02 David Lavaux (cdH) : Le 25 septembre dernier, le trafic aérien a été interrompu entre 18 h et 20 h dans certains aéroports en raison d'une grève des contrôleurs. Les raisons de cette grève concernent le risque de surmenage de ces derniers. Le personnel dénonce une surcharge de travail importante. Les travailleurs avaient prévu de poursuivre leur action jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé avec la direction de Belgocontrol. Un contact avec votre cabinet semble avoir différé une nouvelle grève. La situation reste tendue.

Il semblerait que la convention collective de travail ait été approuvée par toutes les parties le 31 juillet dernier. Quel est l'objet réel du conflit ? Où en sont les discussions entre Belgocontrol et les syndicats ?

La presse rapporte que vous avez demandé aux représentants des contrôleurs aériens de prouver leur surcharge de travail. Confirmez-vous ces dires ? Qu'avez-vous obtenu en réponse ? Existe-t-il des procédures de contrôle qui permettraient de constater un dépassement du règlement relatif au temps de travail des contrôleurs aériens ?

Le **président** : Nous poserons les questions aux points 24 et 26.

14.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Le 31 juillet, une convention collective de travail a été approuvée au sein de Belgocontrol par toutes les parties intéressées. La grève susmentionnée paraissait être le résultat d'un malentendu entre les contrôleurs et Belgocontrol. Le 28 septembre, les représentants du personnel m'ont fait parvenir un courrier dans lequel les contrôleurs déclaraient ne plus être en mesure de garantir la sécurité du trafic aérien.

(*En néerlandais*) J'ai immédiatement invité les syndicats à me fournir les preuves du bien-fondé de leur affirmation selon laquelle la sécurité du trafic aérien ne peut plus être garantie. La direction de mon département a analysé le dossier qu'ils m'ont adressé. J'ai ensuite abordé avec les syndicats les résultats de cette analyse, en présence du commissaire du gouvernement. Toutes les parties sont convenues qu'il convient de rechercher une solution concertée.

(*En français*) Il existe un dialogue constructif qui pourra mener à des résultats positifs. Le principal problème semble celui de la gestion du planning du personnel mais il s'agit là du fonctionnement interne de Belgocontrol.

(*En néerlandais*) J'ai commandé à un bureau indépendant un audit de la politique mise en œuvre ainsi qu'un plan d'action stratégique, tout cela dans l'optique de l'élaboration du nouveau contrat de gestion. Dans le cadre de l'unification de l'espace aérien européen, les intérêts de Belgocontrol doivent être bien défendus. Nous devons pouvoir négocier en connaissance de cause. Les résultats de cet audit devront me parvenir en décembre de façon à ce que je puisse prendre éventuellement certaines dispositions.

14.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Tous les acteurs ont donc approuvé une CCT le 31 juillet 2009 et cette grève sauvage est due à un malentendu.

14.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Pas à un malentendu, à un malaise.

14.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Ce dialogue est censé être porteur d'une solution mais je n'en suis pas convaincu. J'espère que le secrétaire d'État peut confirmer qu'aucun problème ne se pose sur le plan de la sécurité du trafic aérien.

14.07 David Lavaux (cdH) : Je suis heureux d'apprendre qu'un dialogue constructif et positif est bien instauré.

14.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il ressort clairement de l'analyse que les plaintes portaient essentiellement sur la politique de recrutement et le nombre de journées de travail

ininterrompues. Sur ce dernier point, des mesures ont déjà été prises. Ces problèmes n'étant pas une première, j'ai demandé une analyse des manquements et l'origine des tensions permanentes entre la direction et les contrôleurs aériens.

14.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Seule la dépolitisation de la direction permettra de résoudre le problème. Il s'agit d'une maladie typiquement belge dont la guérison est très lente.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **M. Olivier Hamal au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la fourniture par la DIV non seulement des plaques arrière des véhicules mais aussi des plaques avant" (n° 15247)**

- **M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration de la plaque minéralogique européenne" (n° 15367)**

- **M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration de la plaque minéralogique européenne" (n° 15394)**

- **M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouvelles plaques d'immatriculation européennes" (n° 15430)**

15.01 Olivier Hamal (MR) : Il semble que la DIV envisage de fournir, outre la traditionnelle plaque arrière, la plaque avant des véhicules automobiles.

Je souhaite attirer votre attention sur les conséquences d'une telle mesure pour le secteur : cela représenterait la perte d'un million de plaques par an, soit 15 millions d'euros de recettes qui génèrent environ 3 millions d'euros de recettes TVA, mais aussi la perte de 150 emplois de personnes qui vivent directement de cette activité. Il faut aussi tenir compte de la perte sur les investissements pour fabriquer ces plaques (9.000 machines disséminées dans un très large réseau de garagistes, carrossiers, accessoiristes, bricos, etc.).

Ces 9.000 points de vente ont absorbé en 2001 le passage de la plaque belge en plaque reflecto et continuent, chaque année, à satisfaire le consommateur. Le passage obligé par la DIV pour les plaques arrière et avant constituerait donc un réel problème sur le plan économique et ne serait pas le gage d'un meilleur service.

À la suite des nombreuses réactions, vos services ont décidé d'entamer une discussion avec les représentants du secteur. Est-ce bien le cas ? Quels seraient vos interlocuteurs dans une telle discussion et quand aurait-elle lieu ?

15.02 Michel Doomst (CD&V) : Le secrétaire d'État peut-il nous donner quelques précisions sur l'introduction de la plaque d'immatriculation européenne ?

15.03 Paul Vanhie (LDD) : Le secrétaire d'État pourrait-il fournir plus de détails sur le calendrier et l'incidence budgétaire de l'instauration de deux plaques minéralogiques au format européen ? Cette mesure aura-t-elle des répercussions pour les fabricants et les vendeurs actuels de plaques minéralogiques et en tiendra-t-on compte ?

15.04 Patrick De Groote (N-VA) : Dans quel délai le secrétaire d'État souhaite-t-il équiper l'ensemble de notre parc automobile de cette plaque minéralogique européenne ? Les nouvelles plaques sont-elles réfléchissantes ? Le secrétaire d'État est-il disposé à incorporer dans les plaques minéralogiques européennes les drapeaux flamand, wallon et bruxellois, dans le drapeau européen ou en dessous de celui-ci, à l'exemple du Pays de Galles ?

15.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le Conseil des ministres a adopté le principe de l'introduction de la plaque d'immatriculation européenne. Il m'a été demandé de rédiger un plan d'affaire que je remettrai cette semaine ou la semaine prochaine au Conseil des ministres. L'objectif est de pouvoir

introduire cette plaque européenne le 1^{er} juillet 2010, soit au début de la présidence européenne de notre pays. Le plan d'affaire dépend bien entendu de la solution définitive qui sera retenue. Les services de contrôle plaident avec insistance pour que nous réalisons nous-mêmes les deux plaques. Toutefois, ces plaques représentent un complément bienvenu du chiffre d'affaires de petites entreprises artisanales.

(En français) Nous n'avons pas encore tranché. Pour moi, l'important est l'introduction de la plaque européenne. Alors que nous faisons partie des pays fondateurs de l'Union, nous serons parmi les derniers à introduire cette plaque. Les petits commerçants qui composent et vendent des plaques seront encore nécessaires puisque certaines personnes auront besoin d'une troisième ou quatrième plaque. Un contrôle strict doit être réalisé afin de s'assurer que les plaques en circulation sont bien enregistrées. Il faut que les contrôles de police puissent être automatiques. Ces contrôles seront effectués pour vérifier le respect des règles en matière d'assurance et de contrôle technique, et de rechercher des véhicules volés ou des personnes. Les plaques devront répondre à des exigences de qualité, déterminées avec les professionnels du secteur.

(En néerlandais) Les modalités pratiques seront développées très prochainement. Je souhaite aborder le plus rationnellement possible la question des sensibilités liées aux couleurs et à d'autres aspects. Nous allons vers une plaque d'immatriculation européenne comportant sept éléments d'identification, des chiffres et des lettres. Je ne me prononcerai pas sur les détails. L'identification du lieu d'origine d'un automobiliste par sa plaque d'immatriculation n'est pas nécessairement un élément positif. Demandez aux Parisiens qui se rendent en Province à bord de leur voiture immatriculée « 75 » ce qu'ils en pensent... Je ne prendrai pas position sur ce point mais je préconise la prudence et je souhaite me distancier au maximum des questions de détails.

15.06 Olivier Hamal (MR) : Rien n'est fait, mais votre idée serait de conserver la participation du privé pour l'autre plaque, tout en le soumettant à des règles précises en vue de rencontrer les préoccupations des zones de police.

15.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) : C'est l'orientation choisie, pour contenter le plus de personnes.

15.08 Michel Doomst (CD&V) : La forme de la plaque d'immatriculation sera-t-elle déjà établie dans le business plan ?

15.09 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : Le prix sera le même, quelle que soit la couleur de base.

15.10 Michel Doomst (CD&V) : Le dossier devra être clôturé pour le 1^{er} juillet, lorsque le ministre assurera la présidence du Conseil européen du Transport. Quand faudra-t-il entamer les travaux au plus tard pour être prêt à temps ?

15.11 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais) : J'espère que le gouvernement prendra une décision dans les prochaines semaines, afin que nous puissions démarrer le 1^{er} juillet dans quelques communes, car les plaques doivent être introduites progressivement.

15.12 Michel Doomst (CD&V) : Notre commune se porte en tout cas candidate !

15.13 Paul Vanhie (LDD) : J'espère que le ministre veillera à ce qu'il n'en résulte pas une perte de revenus pour les petits indépendants. À l'heure actuelle, la DIV ne fournit qu'une seule plaque d'immatriculation et il faut acheter la deuxième ailleurs. Les commerçants effectueront avec plaisir les adaptations nécessaires.

15.14 Patrick De Groote (N-VA) : Le ministre a parlé de détails mais je souhaiterais citer l'exemple du Pays de Galles. Si le système fonctionne dans ce pays, pourquoi ne serait-il pas possible de l'appliquer ici ? Le ministre laisse-t-il entendre que je dois avoir peur de me rendre à Bruxelles ou en Wallonie avec une plaque d'immatriculation flamande ? Je vais souvent en Wallonie et je n'y ai encore jamais été confronté à des réactions négatives parce que je suis flamand. Les gens y sont sympathiques !

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 13 h 40.