

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 11 januari 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 11 janvier 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.40 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcoholverbod voor jongeren in het verkeer, motorrijders en beroepschauffeurs" (nr. 17003)
- de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcoholverbod voor jongeren in het verkeer" (nr. 17079)
- mevrouw Françoise Colinia aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichting voor automobilisten die hun rijbewijs B minder dan twee jaar bezitten en voor bepaalde inbreuken veroordeeld werden, opnieuw het rijexamen af te leggen om hun rijbewijs te behouden" (nr. 17319)
- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van de alcoholdrempel voor bepaalde groepen" (nr. 17365)

01.01 Bruno Stevenheydens (VB): De staatssecretaris bereidt een wetsontwerp voor dat de alcohollimiet vermindert tot 0,2 promille voor wie minder dan twee jaar over een rijbewijs beschikt, voor motorrijders en voor beroepschauffeurs.

Tijdens de bespreking van de beleidsnota wees de staatssecretaris erop dat wij het, met tien dodelijke slachtoffers op 100.000 inwoners, slechter doen dan alle andere oude EU-landen, op Griekenland na. Beschikt hij over actuele cijfers?

Wat zijn de bevindingen van de alcoholcontroles de voorbije jaren? Wat zijn de conclusies uit de ongevallenstatistieken? In een bepaalde leeftijdsgroep oververtegenwoordigd bij positieve tests en ongevallen?

Wij zijn niet tegen maatregelen die een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers nastreven. Daartoe moet het aantal controles worden opgedreven. Twee derde van de controles gebeurt nu buiten de risicoperiodes.

De staatssecretaris wil de algemene limiet op 0,5 houden, omdat de andere Europese landen dat ook doen. Bestaat er in andere landen ook een limiet van 0,2 promille voor bepaalde groepen? Wordt eraan gedacht om voor die groepen met een voorlopig rijbewijs te werken?

01.02 Roland Defreyne (Open Vld): Alcohol en verkeer blijkt vaak een dodelijke cocktail te zijn. Alcohol

speelt een rol bij een kwart van de dodelijke ongevallen. Bijkomend acties en maatregelen zijn noodzakelijk.

Het is echter niet zo dat alle jonge chauffeurs dronken rijden en alle oudere chauffeurs nuchter, integendeel.

Is de staatssecretaris op de hoogte van het frequenter alcoholgebruik bij chauffeurs die ouder zijn dan 40 jaar? Hoe motiveert hij dan de grens van 0,2 promille voor jonge chauffeurs?

De staatssecretaris wil deze beperking ook opleggen aan chauffeurs die beroepshalve op de baan zijn. Beschikt hij over statistieken van ongevallen veroorzaakt door vrachtwagenchauffeurs onder invloed? Waarom wordt deze limiet ingevoerd voor vrachtwagenchauffeurs en niet voor bijvoorbeeld vertegenwoordigers?

Zijn dit geen discriminerende maatregelen? Hoe worden ze gemotiveerd? Waarom stelt de staatssecretaris 0,2 promille voor en geen nultolerantie?

01.03 Françoise Colinia (MR): Elke maand moeten meer dan zevenhonderd automobilisten die hun rijbewijs minder dan twee jaar geleden gehaald hebben, na een veroordeling opnieuw het rijexamen afleggen. Die regel is bij het grote publiek niet bekend en dreigt voor nog langere wachttijden te zorgen bij de examencentra, die de vraag nu al niet aankunnen.

Is het niet discriminerend dat alleen die categorie automobilisten, en niet de andere, voor dezelfde overtredingen daartoe veroordeeld wordt? Bejaarden, bijvoorbeeld, kunnen een heus gevaar op de weg vormen, terwijl zij beschouwd worden als ervaren bestuurders. En een jongere die zijn rijbewijs wél meer dan twee jaar geleden haalde, kan evengoed maar heel weinig gereden hebben omdat hij geen auto tot zijn beschikking heeft. In geval van een overtreding loopt hij echter niet langer het risico veroordeeld te worden tot het opnieuw halen van zijn rijbewijs.

Beschikt u over cijfers die aantonen dat de automobilisten die hun rijbewijs opnieuw moesten halen, nadien voorzichtiger zijn?

01.04 Paul Vanhie (LDD): De staatssecretaris heeft een wetsontwerp voorbereid waardoor bestuurders die hun rijbewijs nog niet langer dan twee jaar hebben, motorrijders, vrachtwagen- en buschauffeurs nog maar 0,2 promille alcohol in hun bloed mogen hebben. Uit een studie blijkt dat jonge bestuurders die gedronken hebben veel meer kans hebben om betrokken te raken bij een ongeval.

Kan de minister meer uitleg geven over die studie? Worden de jonge bestuurders niet gediscrimineerd? Zal de maatregel in de toekomst ook toegepast worden op andere doelgroepen?

01.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De verlaging de alcoholgrens van 0,5 naar 0,2 promille voor bepaalde risicogroepen is gebaseerd op een aanbeveling van de Europese Commissie van 17 januari 2001. Heel wat Europese landen hebben de alcohollimiet voor bepaalde doelgroepen al verlaagd. De lijst van deze landen is opgenomen in de BIVV-studie.

Het klopt dat bestuurders tussen de 40 en 54 jaar vaker onder invloed van alcohol achter het stuur zitten. Uit de ongevalstatistieken blijkt echter dat bestuurders tussen de 18 en 25 jaar onder invloed van alcohol veel meer risico lopen om betrokken te raken bij een zwaar ongeval dan oudere bestuurders onder invloed. Een verlaging van het alcoholpromille van 0,5 tot 0,2 promille leidt bij jonge bestuurders tot een aanzienlijke daling van het verhoogde risico op een ongeval. Onervaren bestuurders blijken gevoelig te zijn voor de gevolgen van alcoholgebruik.

Vrachtwagenbestuurders vormen geen bijzonder probleem wat rijden onder invloed betreft. De Europese Commissie heeft in haar aanbeveling van 2001 echter ook deze categorie opgenomen voor een verlaagde alcohollimiet omwille van de grotere gevolgen van een ongeval met een vrachtwagen en de lange rijtijden van de chauffeurs. Een vermoeide chauffeur loopt zelfs bij een lage dosis alcohol 35 keer meer kans op een

ongeval dan een vermoeide, maar nuchtere, chauffeur. De transportfederaties zijn zelf voorstander van een nultolerantie. De cao van 1 april 2009 laat bedrijven toe om zelf een alcoholbeleid te voeren, zoals het opleggen van ademtesten of de installatie van een alcoholslot.

De nultolerantie is het eigenlijke doel waar we naar moeten streven, maar de verlaging naar 0,2 promille voor bepaalde doelgroepen is al een grote stap. Hierdoor blijft er een kleine tolerantie voor de zogenaamde restalcohol.

Ik ben er geen voorstander van om de grens van 0,2 promille te veralgemenen. De controles daarop zouden te zwaar wegen. Bovendien is het belangrijk dat Europa aanbeveelt om de algemene limiet vast te stellen op 0,5, met een verlaging voor bepaalde doelgroepen.

Het is te begrijpen dat deze maatregel door de doelgroep als discriminerend wordt ervaren. De beginnende bestuurders worden echter nu al anders behandeld wanneer zij een autoverzekering afsluiten of wanneer zij een zware overtreding begaan. Het Grondwettelijk Hof heeft op 20 oktober 2009 beslist dat deze regeling het gelijkheidsbeginsel niet schendt.

Er zijn dus voldoende redenen om op bepaalde doelgroepen een andere alcoholgrens toe te passen.

(Frans) Het Grondwettelijk Hof heeft geoordeeld dat de bijzondere bepaling die voorziet in een strengere bestraffing van jonge bestuurders, geen discriminatie inhoudt, aangezien ze van toepassing is op een objectief omschreven categorie van autobestuurders, namelijk personen die nog geen twee jaar houder zijn van hun rijbewijs en die welbepaalde, ernstige overtredingen hebben begaan. Uit de statistieken blijkt dat jonge bestuurders over het algemeen een onevenredig hoog risico op een verkeersongeval lopen. Ongevallen met jonge bestuurders gebeuren het vaakst tijdens weekendnachten, en er is meestal maar één voertuig bij het ongeval betrokken, wat laat vermoeden dat de bestuurder de controle over het voertuig verloren heeft. Die vaststelling geldt niet voor oudere, ervaren bestuurders.

In de meeste examencentra bedraagt de wachttijd zes weken. Daarnaast volgen zestien kandidaat-examinatoren een opleiding bij GOCA; het aanbod voor de praktische proef zal dus weldra verhogen.

Het zijn niet de bestuurders die nog geen twee jaar in het bezit zijn van hun rijbewijs en die het rijexamen opnieuw moeten afleggen (600 per maand), die een invloed hebben op de wachttijden: in 2008 werden er maandelijks 24.900 theoretische en 16.200 praktische examens afgelegd!

U geeft het voorbeeld van de student die weinig met de wagen rijdt. Men kan echter geen maatregelen op maat opstellen. We moeten ons aan objectieve en meetbare criteria houden, zoals de termijn van twee jaar vanaf het halen van het rijbewijs. In Nederland geldt een proefperiode van vijf jaar.

Die maatregel dateert van 1 september 2007 en werd nog niet geëvalueerd. Hij heeft een tweevoudig doel: voorkomen dat nieuwe bestuurders zware overtredingen begaan, en voorkomen dat beginnende bestuurders die een zware overtreding hebben begaan, volharden in de boosheid.

De veroordeling tot de vervallenverklaring van het recht op sturen (intrekking van het rijbewijs) en de bijhorende verplichting om het rijexamen opnieuw af te leggen, is niet zomaar een straf. In de loop van de eerste jaren moeten de bestuurders zich bewust worden van hun verantwoordelijkheden en een veilige rijstijl ontwikkelen.

01.06 Bruno Stevenhuydens (VB): Wij delen de bezorgdheid van de staatssecretaris over de verkeersveiligheid, ook om de veiligheid van de drie doelgroepen. De maatregelen zijn wel nogal verwarrend, ook voor de meerderheid. De norm is 0,5 promille, de minister maakt er 0,2 promille van voor bepaalde groepen. Nul kan niet omdat bepaalde gerechten of bonbons dan ook tot een positieve ademtest zouden kunnen leiden.

Er zijn heel veel studies, maar blijkbaar vindt de staatssecretaris die van het BIVV doorslaggevend. Ik zou die dan graag ter beschikking hebben.

In de beleidsnota 2009 wordt al gewag gemaakt van een wetsontwerp. Mogen we het in 2010 verwachten?

01.07 Roland Defreyne (Open Vld): Ik begrijp dat de minister vooral door de Europese regels geleid wordt. Ik begrijp echter niet waarom ook de vrachtwagenchauffeurs strenger moeten worden behandeld. Er is immers geen aanwijzing dat dat nodig is. We kunnen het beter aan de beroepsorganisaties overlaten.

01.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De verenigingen willen een nultolerantie, want dan is het altijd de chauffeur die de kop van jut is. Ik zit hier echter niet om alle vrachtwagenchauffeurs te culpabiliseren en ook niet om de verzekeringsmaatschappijen een paraplu te bezorgen. Wel is het zo dat een ongeval met een bus of met een vrachtwagen altijd veel dramatischere gevolgen heeft dan een met een personenwagen.

01.09 Roland Defreyne (Open Vld): Met studies kan men alles bewijzen. Men kan niet op basis van elke studie weer andere maatregelen nemen. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen. Ik pleit voor nultolerantie.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Koen Bultinck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (nr. 17013)
- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regionale luchthavens" (nr. 17533)

02.01 Koen Bultinck (VB): De regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem, die niet is opgenomen in het samenwerkingsakkoord met het Vlaamse Gewest, kan geen beroep doen op luchtverkeersleiders van Belgocontrol. Dat heeft vooral te maken met een Europese richtlijn die die diensten van Belgocontrol aan die luchthaven verbiedt.

Wat is de timing van de studie van Belgocontrol die tijdens de begrotingsbesprekingen werd aangekondigd? Wat is de stand van zaken wat het samenwerkingsakkoord betreft? Hoe staat het met de herziening van het beheerscontract tussen de overheid en Belgocontrol?

02.02 Roel Deseyn (CD&V): Dit is een oud dossier, dat op federaal niveau nu eindelijk eens goed geregeld zou moeten worden.

Belgocontrol regelt het burgerlijk luchtverkeer op Zaventem en op vier regionale luchthavens. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem krijgt die dienstverlening echter niet.

Hoeveel kosten maakte Belgocontrol per regionale luchthaven in 2007 en 2008? Welke inkomsten stonden daar tegenover?

Wat is de status van de plannen voor een volwaardige erkenning van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem? Zal de luchthaven in de toekomst kunnen beschikken over luchtverkeersleiders van Belgocontrol? Er is dringend een oplossing voor de financiering nodig.

02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): In 2007 bedroeg de kostprijs voor de prestaties van Belgocontrol aan de regionale luchthavens van Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende 20,1 miljoen euro. Hiervan werd 16,9 miljoen euro gratis geleverd op basis van het samenwerkingsakkoord van 1989; de rest werd gedragen door de Gewesten. Het ging om 5,6 miljoen euro voor Antwerpen, 5 miljoen voor Charleroi, 3,9 miljoen voor Luik en 2,4 miljoen voor Oostende. In 2008 ging het om 5,3 miljoen voor Antwerpen, 6,4 miljoen voor Charleroi, 4 miljoen voor Luik en 2,6 miljoen voor Oostende.

De gratis geleverde diensten werden tot nu toe grotendeels gefinancierd via de kruissubsidiëring door de inkomsten uit de en-route heffingen.

Sinds 1 januari 2010 verbiedt de Europese reglementering deze kruissubsidiëring. Er moet dus op korte

termijn een nieuwe regeling worden uitgewerkt. Verschillende financieringsscenario's worden momenteel onderzocht en ze worden binnenkort aan de betrokkenen voorgelegd voor overleg. Zo zouden de vergoedingen bijvoorbeeld kunnen gedragen worden door de uitbaters, de gebruikers of beide.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is niet opgenomen in het samenwerkingsakkoord van 1989. Er zijn reeds gesprekken geweest over de voorwaarden om op deze luchthaven luchtverkeersleidingsdiensten en een gecontroleerd luchtruim op te richten. Deze maand start Belgocontrol een studie op die vier maanden zal duren. De financiering van die diensten zal afhangen van de oplossing die men vindt voor de financiering van Belgocontrol voor diensten op regionale luchthavens.

02.04 Koen Bultinck (VB): Het antwoord over de studie is heel concreet, maar ik blijf op mijn honger over de herziening van het samenwerkingsakkoord. Ook in het beheerscontract van Belgocontrol met de federale overheid moet een aantal zaken worden bijgestuurd. Ik blijf dit dossier opvolgen.

02.05 Roel Deseyn (CD&V): Dit antwoord is een ware trendbreuk. Het is voor het eerst dat een staatssecretaris voor Mobiliteit zich engageert over het principe dat Kortrijk-Wevelgem thuishoort in het rijtje.

De staatssecretaris sprak over de financieringsscenario's. Misschien is er een andere logische regeling die een kleinere luchthaven een aantal startkansen kan bieden, eventueel met een fading out van bepaalde overheidstoelagen. Wanneer alle kosten doorgeschoven worden naar de uitbaters of de gebruikers, vrees ik dat het voor veel economische activiteiten op die luchthaven zeer moeilijk wordt.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer **Patrick De Groote** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsparing van een treinstel te Bergen" (nr. 17021)
- mevrouw **Ine Somers** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval te Bergen" (nr. 17073)
- de heer **David Lavaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de oorzaken van de ontsparing van een trein in het station van Bergen" (nr. 17256)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval in het station van Bergen" (nr. 17353)
- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de ontsparing van een trein in het station van Bergen" (nr. 17655)

De **voorzitter**: Vraag nr. 17073 van mevrouw Ine Somers wordt ingetrokken.

03.01 Patrick De Groote (N-VA): Op 19 november 2009 kwam een treinbegeleidster om het leven door een ontsparing van een trein bij het binnenrijden van het station te Bergen op de lijn Doornik-Charleroi. De trein kwam tot stilstand op vijf meter afstand van een aantal huizen.

Er is al een en ander bekend uit het voorbereidend officieel onderzoeksrapport: de trein reed 142 km per uur en er was een mechanisch defect bij de signalisatie. Dit geeft mij een wrang gevoel want minister Vanackere antwoordde enkele weken geleden op een vraag over onbeveiligde en onbewaakte seinkasten dat alles wel degelijk veilig was. Wanneer de signalen niet werkten, traden er beveiligingen in werking waarbij er wel hinder ontstond, maar er niet echt een gevaar was.

Waarom reed de trein zo snel bij het binnenrijden van een station? Waarom werkten de signalen die 60 km per uur aangeven niet? Was dit al lang het geval? Komen dergelijke signalisatieproblemen vaak voor? Wat zijn de conclusies en welke maatregelen zal de staatssecretaris nemen?

03.02 David Lavaux (cdH): Het ongeval in het station van Bergen in november vorig jaar wekt bij de treinbestuurders woede op. Het ongeval is dan wel aan een menselijke fout te wijten, maar behalve op de hst-lijnen zijn de nodige veiligheidsinrichtingen niet voorhanden. Infrabel installeert momenteel een treinverkeersleidingssysteem dat de snelheid controleert; tegen 2015 zou 80 procent van de risicolijnen met

het systeem worden uitgerust.

Waarom moeten we nog zo lang wachten?

Welk systeem wordt er geïnstalleerd, en volgens welk tijdpad zal het systeem worden geïnstalleerd?

Schiet de opleidingsstrategie haar doel niet voorbij, aangezien bestuurders momenteel worden opgeleid in goed uitgeruste locomotieven, maar in de praktijk met ander materieel moeten rijden?

Over welke uitrusting beschikken de locomotieven momenteel?

Volgens welk tijdschema worden de geplande wijzigingen uitgevoerd?

Bestaat er een werkgroep van Infrabel en de NMBS die toeziet op de coördinatie van de veiligheidsmaatregelen?

03.03 Jan Mortelmans (VB): Blijkbaar is nu de FOD Mobiliteit en Vervoer voor het onderzoek naar spoorwegongevallen bevoegd. Is dit proces volledig afgerond?

Hoe kon het ongeval gebeuren? Door welke maatregelen wil men zo iets in de toekomst vermijden?

03.04 Éric Thiébaud (PS): Het treinongeval in het station van Bergen was een van de ergste incidenten ooit in dat station!

Kan u ons uitleggen in welke omstandigheden het ongeval zich precies heeft voorgedaan?

Is het gedeeltelijk toe te schrijven aan de ontoereikende infrastructuur?

Welke maatregelen zal u nemen?

Behoort een audit inzake de veiligheid van de spooruitrusting tot de mogelijkheden?

03.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Allereerst wijs ik de heer Mortelmans erop dat de Kamer de eerste vier wetten over de herverdeling van de bevoegdheden in het spoorwegvervoer heeft goedgekeurd. De politieke stap is dus al gezet, maar juridisch is dit nog niet volledig rond.

(Frans) We zijn diep bedroefd over de tragische gevolgen van dat betreurenswaardige ongeval. De gedachten van de regering gaan uit naar de slachtoffers en hun familie.

Het gerechtelijk onderzoek neemt zijn loop. Er kunnen nog geen besluiten worden getrokken in verband met de werkelijke oorzaken van het ongeval. Ik zal me dus vooralsnog van nader commentaar onthouden.

Infrabel en de NMBS werken actief mee aan het gerechtelijk onderzoek.

Uit de eerste vaststellingen van Infrabel is gebleken dat de seininrichting naar behoren functioneerde.

Het 'borstel-krokodil'-besturingshulpsysteem werkte echter niet normaal en de treinbestuurder werd er dus niet op geattendeerd dat hij de opgelegde maximumsnelheid niet in acht nam. Infrabel heeft alle nodige maatregelen genomen om dit systeem te laten herstellen. De veiligheidsvoorschriften betreffende de exploitatie van de spoorweginfrastructuur (VVESI) bepalen dat (*citeert in het Frans*) besturingshulpsystemen geen veiligheidssystemen zijn. (...) De treinbestuurder is verantwoordelijk voor de visuele waarneming van de seinen en voor de inachtneming ervan.

Het autonome onderzoeksorgaan bij de FOD Mobiliteit en Vervoer stelt een bijkomend onderzoek in naar ernstige ongevallen en incidenten met gevolgen voor de veiligheid van de spoorwegexploitatie.

Er werd onmiddellijk adequaat gereageerd. Het zal echter pas mogelijk zijn om eventuele aanbevelingen inzake de beperking van het ongevallenrisico te doen wanneer de gegevens van het parket beschikbaar zullen zijn.

Het verhogen van de veiligheid van het treinverkeer blijft een prioriteit van de regering. Alle middelen worden aangewend en zullen aangewend worden om dat doel te bereiken. Infrabel gebruikt bijvoorbeeld het beveiligingssysteem TBL1+ voor de remmarge van de treinen. Dat systeem zal in 2011 op 50 procent van het net operationeel zijn, en in 2013 op 80 procent van het spoorwegnet. Het zal het treinverkeer veiliger maken. Als een trein een stopsein negeert, zal het systeem er bovendien voor zorgen dat de trein automatisch een noodstop maakt. Dat systeem is een eerste stap in de invoering van het Europese ECTS-systeem, waarmee de snelheid van de treinen voortdurend zal kunnen worden gecontroleerd.

Het noodplan heeft perfect gewerkt.

Dankzij de uitstekende samenwerking tussen de vervoersmaatschappij TEC in Bergen en de NMBS kon de hinder voor de reizigers tot een minimum beperkt worden.

De NMBS-Groep heeft, in afwachting dat de aansprakelijkheid definitief is vastgesteld, alle medische kosten te zijnen laste genomen en tevens een dienst voor psychosociale hulpverlening ter beschikking gesteld.

03.06 Patrick De Groote (N-VA): Het belangrijkste is dat we definitieve conclusies kunnen trekken en maatregelen nemen. Het is goed dat de staatssecretaris al een aantal maatregelen aankondigt, zoals het invoeren van het ECTS, maar uit de beleidsnota's van de NMBS blijkt dat er sprake is van een opeenvolging van grote problemen: de weersomstandigheden, de veiligheid, de vertrekprocedures, de seinhuizen en de stiptheid. Het is belangrijk om al die prioriteiten eens doeltreffend aan te pakken en aldus het vertrouwen van het publiek in de trein te versterken.

03.07 David Lavaux (cdH): Het is niet de bedoeling wie dan ook de schuld te geven. Wat telt, is dat er conclusies getrokken worden, opdat zoiets zich niet opnieuw zou voordoen.

Er zal geïnvesteerd worden in meer veiligheidsmaatregelen, zegt u. Waarvan akte. Ik hoop dat die investeringen zo snel mogelijk hun beslag krijgen.

03.08 Jan Mortelmans (VB): Wij moeten inderdaad lering trekken uit het gebeurde en nog even afwachten. Het zou echter niet slecht zijn om binnen een aantal maanden een volledige commissiebespreking te wijden aan de veiligheid op het spoor. In de commissiebesprekingen naar aanleiding van het ongeval in Pécrot heeft de staatssecretaris destijds immers een aantal maatregelen aangekondigd. Het is heel belangrijk om de stand van zaken van die maatregelen te kennen.

03.09 Éric Thiébaud (PS): Los van het blootleggen van de verantwoordelijkheid is het inderdaad zaak dat de nodige conclusies worden getrokken voor de toekomst. Het automatisch remsysteem waarover u het had in uw antwoord is een zeer interessant denkspoor.

03.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De heer Mortelmans verwees naar het ongeval in Pécrot. Die botsing kon niet worden vermeden omdat de remmen van de trein niet van op een centraal punt konden worden bediend. Het onderzoek dat loopt zal moeten uitwijzen hoe het komt dat bepaalde ongevallen zich ondanks de genomen voorzorgsmaatregelen toch kunnen voordoen.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Jambon aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 17036)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de resultaten van de audit over de werking van Belgocontrol" (nr. 18162)

04.01 Jan Jambon (N-VA): De audit bij Belgocontrol zou normaal afgerond worden tegen 15 december. Is het definitieve rapport klaar en zal het worden voorgesteld aan de Kamer? Als het nog niet klaar is, is er dan al een tussentijds rapport? Kan de staatssecretaris ons een idee geven van de grote lijnen en van de conclusies van dat rapport?

04.02 David Lavaux (cdH): In oktober 2009 stelde ik u een vraag in verband met de ongerustheid van de luchtverkeersleiders van Belgocontrol. Zij beschuldigden hun directie ervan de werkdruk al te zeer te verhogen en dreigden ermee de staking van 25 september 2009 voort te zetten.

U had toen een ontmoeting met de betrokken partijen, die opnieuw om de tafel zijn gaan zitten.

Volgens u vloeiden de spanningen vooral voort uit misverstanden tussen de directie en het personeel. Rekening houdend met die misverstanden en in het licht van de voorbereiding van een volgend beheerscontract besliste u een audit te bestellen over het beleid bij Belgocontrol.

De resultaten daarvan werden tegen december ingewacht. Hebt u ze intussen ontvangen? Kan u ze voor ons becommentariëren? Welke initiatieven zal u in het verlengde ervan nemen? Zal die audit de voorbereiding

van het volgende beheerscontract beïnvloeden?

04.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De studie die het beleid en de werking van Belgocontrol doorlicht, is mij nu beloofd voor midden januari.

Ik hecht veel belang aan die studie, omdat er enerzijds mistevredenheid is bij het personeel van Belgocontrol en anderzijds de tarieven van Belgocontrol zeker niet tot de laagste in West-Europa behoren, terwijl Belgocontrol wel beweert dat het financieel zeer moeilijk heeft. Daarom wil ik het inwendige beheer grondig doorlichten. We moeten Belgocontrol duidelijk maken waar we naartoe willen.

De Europese Commissie wil een globaal enig luchtruim, wat betekent dat er een taakverdeling zal komen. Ik wil dat Belgocontrol in de toekomst effectief een rol kan spelen op basis van een vergelijking van de kostprijs en de kwaliteit van de producten.

De resultaten van de doorlichting moeten leiden tot trajectvoorstellen die de concurrentiepositie moeten versterken; Ze moet als basis dienen voor het afsluiten van de derde beheersovereenkomst in het voorjaar.

Ik zal in de commissie de nieuwe maatregelen die ik zal voorstellen om België een rol te laten spelen in FABEC of een ruimer geheel, toelichten.

04.04 **Jan Jambon** (N-VA): De staatssecretaris zou een tussentijds rapport hebben gekregen.

Hij kondigt aan met de beleidsopties voor het nieuwe beheersplan naar het Parlement te komen, maar niet met de resultaten van de studie zelf. Ik betreur dat. Er is een verschil tussen de doorlichting zien en de conclusies eruit. Is het mogelijk inzage te krijgen in de studie zelf?

04.05 **David Lavaux** (cdH): We zullen nagaan hoe u uw analyse in het beheerscontract zal vertalen. Ik hoop dat u erin zal slagen de spanning met het personeel weg te nemen en de financiële levensvatbaarheid van Belgocontrol zal weten te waarborgen en in Europees verband te versterken.

04.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Mijnheer Lavaux, de financiële levensvatbaarheid van het bedrijf is een zaak, het veiligstellen van de toekomst ervan is nog wat anders. Indien men wil dat de onderneming levensvatbaar is, moet de overheid bereid zijn te investeren. Soms is echter een andere denktrant aangewezen!

(*Nederlands*) Ik zou graag beleids- en beheersconclusies trekken uit de studie. Ik wil de heer Jambon de studie niet ontzeggen, maar ik wil de onderhandelingen niet voeren op basis van publieke elementen. De commissie zal de informatie te gepasten tijde ontvangen.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles bij letselongevallen" (nr. 17083)**

05.01 **Roland Defreyne** (Open Vld): Verkeersveiligheid is terecht een basistaak van de politie. Rijden onder invloed in combinatie met overdreven snelheid is een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen met lichamelijk letsel.

In 2007 werd 49 procent van de bestuurders die betrokken waren bij letselongevallen, op alcohol getest. In 2003 was dat nog maar 27 procent. De helft van de betrokken bestuurders wordt dus echter nog steeds niet getest.

Vindt de staatssecretaris dat bij een letselongeval een alcoholcontrole standaard moet gebeuren? Op welke termijn kan dit verplicht worden? Als hij vindt van niet, kan hij dat dan motiveren?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Volgens de wegverkeerswet *kan* elke persoon die betrokken is in een ongeval, aan een alcoholcontrole worden onderworpen. Circulaire COL 08/2006 van de

minister van Justitie en het College van procureurs-generaal, die in werking getreden is in maart 2006, verplicht de politie om iedere bestuurder die betrokken is bij een verkeersongeval, aan een alcoholcontrole te onderwerpen. Dit verklaart de stijging van 27 naar 49 procent.

Als bestuurders naar een ziekenhuis worden gebracht, als ze overleden zijn, of als er andere omstandigheden zijn waardoor de test niet kan worden uitgevoerd, wordt echter niet gecontroleerd. Daarom maakt de wet van 31 juli 2009 betreffende de invoering van speekseltesten op drugs in het verkeer het ook mogelijk dat achteraf een bloedproef kan worden uitgevoerd.

05.03 Roland Defreyne (Open Vld): Dit antwoord is bevredigend.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verbod op quads" (nr. 17139)

06.01 Xavier Baeselen (MR): Het is niet de eerste keer dat het vraagstuk van een betere reglementering van quads in onze gemeenten aan de orde gesteld wordt. Sommige steden willen quads op hun grondgebied verbieden. U heeft destijds geantwoord dat quads geen voertuigcategorie op zich vormen, en ofwel onder de reglementering betreffende de motorfietsen, ofwel onder de reglementering betreffende de personenauto's vallen. U heeft aangekondigd dat er een specifieke categorie in het verkeersreglement in het leven zou worden geroepen, met een bijbehorend verkeersbord. Wat is de stand van zaken dienaangaande?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Op dit ogenblik is een quad, op grond van zijn technische kenmerken, ofwel een motorfiets, ofwel een gemotoriseerde vierwieler, ofwel een landbouwtrekker. Omdat ze uiteenlopende kenmerken hebben en er verschillende soorten vergunningen bestaan, is het niet aangewezen ze in een enkele categorie onder te brengen. Er bestaat geen verkeersbord voor de gemotoriseerde vierwieler, de categorie waartoe de meeste quads behoren en die ook het zwaarst onder vuur ligt bij de verantwoordelijken van steden en gemeenten. Voor de andere categorieën bestaat er wel een specifiek bord. Mijn administratie bereidt momenteel dergelijke specifieke verkeerstekens voor en in het raam van de nieuwe verkeerswetgeving zullen er ook specifieke maatregelen worden genomen voor die voertuigen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de actieve veiligheid van voertuigen" (nr. 17140)

07.01 Xavier Baeselen (MR): Actieve veiligheid, waarbij technologie wordt aangewend ter voorkoming van ongevallen en meer bepaald om vermoeidheid en concentratieverlies beter te ondervangen, lijkt een veelbelovend spoor te zijn. *Intelligent Speed Assistance*-systemen of weg-voertuigcommunicatie kunnen eveneens bijdragen tot een lager ongevallencijfer.

Zal u, samen met de minister voor het Wetenschapsbeleid, onderzoek en ontwikkeling aanmoedigen op het stuk van de software om stuurfouten te corrigeren en zo ongevallen voorkomt?

Zullen er premies worden ingesteld om de aankoop van voertuigen met geavanceerde technologische veiligheidssystemen aan te moedigen?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe voertuigen situeren zich over het algemeen op Europees en internationaal niveau, in het kader van de voortdurend evoluerende harmonisatie. België neemt daar actief aan deel.

De inhoud van de Europese kaderprogramma's voor onderzoek wordt vastgesteld door de Commissie, in overleg met de lidstaten. Deze programma's staan open voor alle instellingen, ondernemers en onderzoekscentra in Europa. De ITS (*Intelligent Transportation Systems*), bijvoorbeeld, verwijzen naar informatie- en communicatietechnologieën, die ontworpen zijn om het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken.

Momenteel is men nog niet van plan een premie in te voeren. De constructeurs moeten worden aangemoedigd om hun standaardversies met actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen uit te rusten, wat mogelijk wordt gemaakt door de continuïteit van de projecten op Europees en internationaal niveau, die tot bindende regelgevingen leiden. De consument moet zich informeren over de modellen die uitgerust zijn met veiligheidsvoorzieningen, bijvoorbeeld door de informatie op de website van Euro NCAP (*European New Car Assessment Program*) te consulteren.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese nummerplaten" (nr. 17141)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onenigheid binnen de regering over de kleur van de nummerplaten" (nr. 17354)
- de heer **Paul Vanhie** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese nummerplaat" (nr. 17569)
- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de prijs van de Europese nummerplaat" (nr. 17712)

08.01 **Xavier Baeselen** (MR): Wat is de stand van zaken in het dossier van de Europese nummerplaat, wat de procedures betreft? Wanneer zullen er voertuigen met de nieuwe nummerplaten op onze wegen rijden?

08.02 **Jan Mortelmans** (VB): We hebben hierover al van gedachten gewisseld tijdens de begrotingsbespreking. Is er ondertussen iets veranderd?

08.03 **Paul Vanhie** (LDD): Ook ik heb mijn vraag al gesteld tijdens de begrotingsbespreking. Wat is de stand van zaken? Wordt er rekening gehouden met de kleinhandelaars?

08.04 **Bruno Stevenheydens** (VB): Tijdens de bespreking van de beleidsnota heeft de staatssecretaris verklaard dat de nieuwe nummerplaat ongeveer 20 euro zal kosten. De inschrijvingsretributie werd in 2006 afgeschaft. Hoe gebeurt dat in andere landen? Waarom wordt er opnieuw een retributie gevraagd?

08.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Binnen de regering is er inderdaad gediscussieerd over de kleur van de Europese kentekenplaat. De definitieve beslissing zal binnenkort genomen worden bij de toewijzing van de concessieovereenkomst.

(*Frans*) De voorgestelde nieuwe kleur moet ervoor zorgen dat de nummerplaten duidelijker leesbaar zijn, waardoor het voertuig gemakkelijker geïdentificeerd kan worden, wat de verkeersveiligheid moet verbeteren. Op die manier zullen gestolen, onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen ook vlotter kunnen worden opgespoord.

(*Nederlands*) De bedoeling is om het netwerk waarover de politie beschikt om toezicht te houden op het verkeer, zo betrouwbaar mogelijk te maken.

De productie en de verzending van de nummerplaat heeft uiteraard ook een kostprijs. Tot nu toe was de inschrijving gratis, maar dat wil in feite zeggen dat de belastingbetaler betaalt in plaats van de autobestuurder.

Er blijft één verplichte nummerplaat achteraan het voertuig die geleverd wordt door de overheidsadministratie. Voor de reproductie van de platen kan de bestuurder terecht bij de kleinhandelaars. We zijn wel van plan om minimumnormen voor de kwaliteit van de platen vast te leggen.

08.06 **Xavier Baeselen** (MR): Wanneer zal een en ander van start gaan?

08.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik zou alles willen opstarten tegen 1 juli, datum waarop het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie ingaat.

08.08 Xavier Baeselen (MR): Dat is een symbolische datum.

De **voorzitter**: U zou het eerste exemplaar voor de heer Van Rompuy, voorzitter van de Europese Raad, kunnen reserveren.

08.09 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Ja, indien hij over een auto beschikt die in België ingeschreven is.

08.10 Jan Mortelmans (VB): Er is dus nog altijd geen beslissing genomen over de kleur. Ik stel een compromis voor, namelijk een zwart-gele plaat. Dit is het bewijs dat alles in dit land communautair gekleurd is.

08.11 Paul Vanhie (LDD): Ik dank de staatssecretaris dat hij rekening houdt met onze bekommernissen over de kleinhandelaars.

08.12 Bruno Stevenheydens (VB): In 2006 werd de inschrijvingsretributie afgeschaft. De toekomstige Europese plaat zou 20 euro kosten. In de kleinhandel kost dat heel wat minder.

08.13 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): In die prijs zitten de kosten voor de productie, de verzending en de administratie inbegrepen. Ik ben van mening dat de klant zelf moet betalen voor een specifieke dienstverlening en niet een anonieme overheid.

08.14 Bruno Stevenheydens (VB): Dus wat in 2006 met veel tromgeroffel werd afgeschaft, wordt nu opnieuw ingevoerd.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de fraude met Z-platen" (nr. 17159)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In Henegouwen, en meer bepaald in de regio Centre, zou de illegale handel in Z-platen floreren. Garagehouders zouden garageplaten verhuren aan particulieren zonder inschrijvingsbewijs en kentekenplaat opdat zij hun voertuig kunnen laten keuren. Die praktijk werkt de zwarte handel in tweedehandswagens in de hand. U heeft de keuringscentra gevraagd te verifiëren of de identiteit van de bestuurder overeenstemt met de identiteit van de houder van de kentekenplaat. Aangezien de werknemers van de centra niet beëdigd zijn, mogen zij dergelijke controles niet uitvoeren.

Hoe moeten de keuringscentra op deze situatie reageren? Zou u die fraude via een koninklijk besluit kunnen tegengaan?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Wanneer een voertuig met een handelaarsplaat in een keuringsstation wordt aangeboden, moeten de personen die het voertuig aanbieden, bewijzen dat ze houder zijn van die nummerplaat of aangestelde zijn van de houder in het kader van een bedrijf. Er is dus geen sprake van een identiteitscontrole in de eigenlijke zin van het woord. Indien de persoon die de wagen aanbiedt niet overeenstemt met de houder van de Z-plaat wordt het voertuig geweigerd. Wanneer verschillende bestuurders een voertuig aanbieden met dezelfde nummerplaat, kan het keuringsstation de politiediensten inschakelen. Een aantal keuringsstations in de streek waarnaar u verwijst, heeft in dat verband trouwens samenwerkingsverbanden opgezet met de politie.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Met die samenwerking met de politie wordt aan mijn verwachtingen tegemoetgekomen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rijopleidingsvoorwaarden" (nr. 17162)

- mevrouw Françoise Colinia aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van het rijbewijs B" (nrs. 17200 en 17322)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Op 11 november heeft een 22-jarige jongeman, die leerde rijden in het systeem van de vrije begeleiding, drie fietsende studentes aangereden te Oosterzele. Twee van hen overleefden de klap niet, de derde raakte zeer zwaar gewond. De bestuurder, die gedronken had en te snel reed, werd dezelfde dag nog vrijgelaten onder voorwaarden.

Een en ander doet vragen rijzen over het systeem van de vrije begeleiding: sommigen hekelen het monopolie van de rij scholen, terwijl anderen vrezen dat de vrije begeleiding zal worden afgeschaft. Ook de inkorting van de rijopleiding sinds 2006 wordt ter discussie gesteld.

Ik heb u reeds ondervraagd over het tekort aan rijinstructeurs. Zal u de rijopleiding hervormen, zodat automobilisten voortaan gepokt en gemazeld achter het stuur kunnen plaatsnemen? Zal u de duur, de vorm en de voorwaarden van de rijopleiding aanpassen? Hoe zal u de lesmiddelen uitbreiden en verbeteren: zal u de diverse opleidingsvormen combineren teneinde de rijopleiding zo veilig mogelijk te maken?

Op 12 november deelde u mee dat u het voorstel van een adviescomité inwachtte (zie *Beknopt Verslag* 52 PLEN 120, blz. 17). Hebt u ondertussen al antwoorden gekregen?

10.02 Françoise Colinia (MR): Op 12 november jongstleden verklaarde u dat u de rijopleiding categorie B wil hervormen. U opperde de idee dat elke kandidaat-chauffeur een door beroepsmensen verstrekte basisopleiding zou moeten volgen. Zal die beslissing niet leiden tot een monopolie voor de autorijscholen? Blijkt uit de statistieken dat personen die een door een autorijschool gegeven rijopleiding hebben gevolgd minder ongelukken hebben dan degenen die voor de vrije begeleiding hebben gekozen? Niet iedereen kan een opleiding door een autorijschool betalen. Heeft u overwogen om de kosten van de rijopleiding te verminderen?

U stelt tevens voor dat nadat de kandidaat-chauffeurs die door beroepsmensen verstrekte opleiding hebben gevolgd, ze begeleid zouden worden door personen die aan bepaalde criteria voldoen. Hoe zal u die begeleiders controleren, terwijl de examencentra nu al niet aan de vraag kunnen voldoen?

10.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De meeste andere landen scoren beter dan ons land wat de verkeersveiligheid betreft. België is een van de enige landen, zoniet het enige, met een systeem van vrije begeleiding waarbij men niet verplicht is een door een autorijschool verstrekte rijopleiding te volgen. Ik pleit hier niet voor autorijscholen, maar wel voor een door professionelen verstrekte basisopleiding.

Ik vind dat de professionele opleiding en de vrije begeleiding complementair zijn. Ik baseer me daarvoor op onderzoek op Europees niveau, met name over een opleiding voor jongeren voor een veilig, sociaal, defensief, zuinig en milieuvriendelijk rijgedrag. Ik stel voor dat we de regelingen ter zake die in andere landen goed werken, zouden overnemen.

Ik vind dat de basisopleiding aan vakmensen moet worden toevertrouwd. Sommige vaardigheden inzake defensief rijgedrag kunnen alleen maar door specialisten op een professionele en pedagogisch verantwoorde worden aangeleerd.

Ik heb de indruk dat het debat over de rijopleiding vaak teruggebracht wordt tot het louter financiële aspect. Investeren in een degelijke opleiding, die levenslang doorwerkt, wordt als geldverspilling beschouwd, maar voor de aankoop van een auto, soms met dure opties, de verkeersbelasting en de verzekeringspremie heeft men wél geld.

Men gewaagt van het monopolie van de autorijscholen, maar de sector is volledig geliberaliseerd: al wie voldoet aan de erkenningscriteria, kan een autorijschool openen! Als er sprake is van prijsafspraken, moet de bevoegde overheid misbruiken beteugelen, in de veronderstelling dat de exploitatiekosten voor de hele sector dezelfde zijn.

Het is nog te vroeg om de concrete modaliteiten van de hervorming van de rijopleiding vast te leggen. Die zullen bepaald moeten worden door een werkgroep, die alle consequenties zal moeten afwegen.

10.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het denkwerk is dus nog niet helemaal rond. We zullen wellicht nog terugkomen op deze aangelegenheid.

10.05 Françoise Colinia (MR): Hoe staat het met de controle op de begeleiders? Hoeveel begeleiders zullen er worden toegelaten?

10.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Ik ben voorstander van een zeer beperkt aantal personen, die over de nodige ervaring en de vereiste vaardigheden moeten beschikken om als begeleider op te treden. Ik ben er geen voorstander van de volledige opleiding over te laten aan de rijsscholen noch aan de vrije begeleiding, maar wens een combinatie van de twee systemen, met een basisopleiding aangevuld met een begeleiding door personen met de nodige ervaring, die de leerling kunnen wijzen op de gevaren van het verkeer.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot de bevindingen van de expertengroep die belast is met de herziening van de windnormen en het tracé van de vliegroutes van en naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 17472)

- de heer **Bart Laeremans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aangekondigde voorstellen inzake procedurewijzigingen en de studie over de windnormen voor het luchtverkeer in Zaventem" (nr. 18213)

11.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): In december 2008 publiceerde u op uw website de resultaten van een studie over de windnormen en hun impact op de veiligheid, het gebruik van de start- en landingsbanen en de geluidshinder. Die resultaten dienden in september 2009 aan de ministerraad te worden overgelegd.

Heeft u, gelet op het toegenomen verkeer op baan 02/20, op grond van deze studie een beslissing genomen?

Zal er overleg komen? Zal het Parlement er een debat over kunnen voeren? Wat is uw agenda voor 2010?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

11.02 Bart Laeremans (VB): Op 21 oktober 2009 zei de staatssecretaris dat de commissie die belast werd met de uitwerking van de procedurewijzigingen voor de luchthaven van Zaventem, haar eindrapport aan het opstellen was. Ook was een internationaal studiebureau bezig met het finaliseren van het rapport over de windnormen en het opstellen van aanbevelingen.

Heeft de staatssecretaris de rapporten en aanbevelingen reeds ontvangen? Kunnen de parlementsleden de inhoud van die rapporten doornemen? Welke conclusies trekt de staatssecretaris uit de rapporten? Werd de kwestie reeds besproken op de ministerraad?

11.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Frans*): Die studie leidt tot een aantal aanbevelingen waarover de regering zich nog niet heeft uitgesproken.

(*Nederlands*) Dit politiek uitermate delicate dossier is het sluitstuk van het geheel van de hervormingen in en rond de luchthaven van Zaventem. Ik wil vooruitgang boeken tegenover de vroegere toestand.

De heer Laeremans kent de maatregelen die nu reeds van kracht zijn inzake de QC, nachtlawaai en het gebruik van banen. De vastlegging van routes en windnormen moet het sluitstuk zijn om op een geobjectiveerde manier het luchtruim te laten gebruiken. Ik zal nieuwe technieken zoals *continuous descent approach* en *precision area navigation* progressief verplicht maken. Die technieken zijn mogelijk bij moderne vliegtuigen, maar waren dat niet bij de vroegere vliegtuigtypes.

Ik wil het geheel als een pakket aan de regering voorleggen, maar eerst wil ik voldoende zekerheid over de aanvaardbaarheid. In het belang van de leefbaarheid rond de luchthaven wil ik een zo objectief mogelijke verdeling van het gebruik van het luchtruim rond de luchthaven, waarbij ik alles wat met het nimby-syndroom te maken heeft, zoveel mogelijk moet wegdenken. Er zijn discrete contacten gelegd. Ik hoop een politieke consensus te bereiken over het uiteindelijke voorstel dat ik binnenkort wil indienen. Uit het uiteindelijke resultaat mogen er geen bijzondere voor- of nadelen voor om het even wie voortspuiten. Het geheel moet een kans maken om tot een reële vermindering van het aantal boze reacties te leiden.

(Frans) De werking van een luchthaven gaat altijd gepaard met hinder. De omwonenden hebben zowel het nadeel als het voordeel dicht bij de luchthaven te wonen. Ik zal al het mogelijke doen om tot een billijk evenwicht te komen.

11.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Mochten er objectieve regels bestaan voor de spreiding, dan zou ik ze aanvaarden; op dit ogenblik wordt er echter geen overleg gepleegd en verlopen de vliegbewegingen volgens een ondoorgrondelijk patroon. Zelfs bij windstilte wordt het luchtverkeer tegenwoordig afgeleid naar baan 02/20. Ik vind het zeer interessant dat u naar andere methoden zoekt om de hinder te verminderen. Ingrijpen aan de bron is inderdaad de beste werkwijze.

U zou kunnen instemmen met een overleg met het Waals Gewest en Waals-Brabant!

11.05 Bart Laeremans (VB): Een objectieve verdeling is in het algemeen belang en in het belang van zowel de luchthaven als de omwonenden. Tot op heden was dit echter niet het geval. Bij windnomen kan men een objectieve verdeling volledig ongedaan maken door bijvoorbeeld tegen de wind in te vliegen. Er zitten in het huidige systeem bovendien heel wat irrationele aspecten, die men hopelijk zal wegwerken. Zo maakt men voor het opstijgen de grote toer rond Brussel en zijn er bij het landen procedures waardoor Brussel wordt vermeden.

Wanneer wordt dit alles voorgelegd aan de regering? De staatssecretaris heeft de rapporten blijkbaar ontvangen. Kunnen wij inzage krijgen in die documenten? Wij willen de objectivering kunnen nagaan. Het kan niet zijn dat parlementsleden nog weken in het ongewisse blijven als die studies er zijn. Hoe zal men de transparantie organiseren?

11.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Zodra ik de passende consensus heb verkregen, zal ik een verantwoording geven met verwijzing naar de gemaakte studies.

11.07 Bart Laeremans (VB): En wat met het inzagerecht?

11.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik zal een duidelijke toelichting geven van die elementen uit de studies waarvan ik gebruik heb menen te moeten maken.

11.09 Bart Laeremans (VB): Het lijkt mij nogal logisch dat wij de integrale studie zullen krijgen en dat er geen zaken geheim blijven. Absolute transparantie is hier volgens mij toch wel geboden.

11.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): U voert een totaal voorbijgestreefd beleid van geheimhouding. Wanneer u bepaalde dingen verbergt, kan u niet verwachten dat de mensen kalm worden. Zo zal u nooit een consensus bereiken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de examens voor rijinstructeurs" (nr. 17172)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het Nederlandstalige landsgedeelte zijn er ongeveer 350 rijinstructeurs te kort, in het Franstalige landsgedeelte 250.

Er zijn problemen met de examens voor het brevet II (praktijklesgever categorie B). Naast het theorie-examen met betrekking tot de artikelen van het verkeersreglement, is er ook een modelles in het sturen en een ondervraging over de bij die les toegepaste onderwijsmethode. Voorts moet men een proef met

betrekking tot de verkeerspolitie afleggen, evenals een examen autotechniek en automechanica, waarvoor de opleidingen niet gebaseerd zijn op een vooraf vastgesteld programma. Daardoor is solliciteren eigenlijk een loterij.

Aangezien de automechanicaproef en de modelles bovendien op dezelfde ochtend worden georganiseerd, zijn de omstandigheden waarin men het examen moet afleggen allesbehalve optimaal, te meer daar de examenresultaten pas een maand later worden bekendgemaakt, waardoor geslaagde kandidaten nog maar tien à veertien dagen de tijd hebben om zich voor te bereiden op de mondelinge proef. Zo gaat het er althans toe aan Franstalige kant; naar verluidt krijgen de Vlamingen hun resultaten sneller.

Er zijn 600 vacatures voor rijsschoollesgevers, dat is niet niets, en die rij-instructeurs zullen onder meer werkzoekenden leren autorijden die een auto én het bijbehorende rijbewijs nodig hebben om werk te kunnen vinden.

Hoe zal u te werk gaan om het examen te reorganiseren? Zal u de programma's en proeven rationaliseren en gelijkmaken voor Nederlandstaligen en Franstaligen?

Zullen er meer opleidingscentra komen waar men de voorafgaande opleiding kan volgen? Zal u het aantal examenperiodes optrekken, zodat er per kwartaal een examen wordt georganiseerd?

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De examenonderdelen in verband met het verkeersreglement en met mechanica worden samen georganiseerd omdat er ook op het niveau van de voorbereidende opleiding geen onderscheid wordt gemaakt.

Wanneer de kandidaat slaagt voor het schriftelijke gedeelte ontvangt hij een uitnodiging voor het mondelinge gedeelte en wordt ervoor gezorgd dat hij over minstens tien dagen beschikt om zich voor te bereiden. Bovendien gaat het mondelinge gedeelte over dezelfde leerstof als het schriftelijke.

Er bestaat geen verschil tussen de termijnen voor het verzenden van het document door het secretariaat van de examenjury aan Franstalige en aan Nederlandstalige kant. De termijnen worden beïnvloed door het tijdstip waarop de jury de resultaten verzendt. De juryleden hebben nog andere beroepsactiviteiten en zijn niet in de mogelijkheid om de resultaten binnen de week over te zenden.

De Franstalige en de Nederlandstalige jury volgen dezelfde werkwijze.

De examenleerstof is terug te vinden in bijlage 2 van het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen.

In 2008 werd er door de leden van alle examenjury's gepraat over het voorstellen van referentiewerken inzake mechanica, maar geen van de onderzochte werken kreeg de voorkeur. De enige referentie blijft dus de voorbereidende opleiding.

Wat de examens zelf betreft, werd nagegaan of de moeilijkheidsgraad van de vragen vergelijkbaar is in beide landstalen. Er werd geen aanmerkelijk verschil vastgesteld.

Er wordt vooralsnog niet aan gedacht het aantal opleidingscentra op te trekken.

Momenteel worden er drie examensessies georganiseerd; dat is het minimumaantal waarin het koninklijk besluit voorziet.

Deze sessies betreffen periodes van vier maanden. Als men een sessie per trimester zou invoeren, zou dat een probleem geven voor de vakantieperiode juli-augustus. Op die wijze zou men immers de eerste twee sessies de eerste zes maanden van het jaar moeten organiseren, en de twee andere sessies de laatste vier maanden. Aangezien december bovendien een feestmaand is, zou men in de praktijk twee sessies tijdens een periode van minder dan vier maanden moeten organiseren. In het licht daarvan lijkt het moeilijk om het huidige systeem te veranderen.

12.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Er is nog steeds een tekort van zeshonderd rijsschoolinstructeurs, en dat terwijl er zoveel werkloosheid is. Ik hoop dat u samen met de Gemeenschappen zal kunnen onderzoeken hoe dit tekort kan worden weggewerkt.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebrek aan reglementering inzake het gebruik van paramotoren" (nr. 17173)**

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Paramotoren zijn een soort gemotoriseerde parachutes die worden aangedreven door een grote propeller en die worden bestuurd door middel van parachuteoord. Bij het opstijgen volstaat het een korte aanloop te nemen.

Doordat er momenteel geen wetgeving bestaat met betrekking tot die paramotoren mag men eender waar opstijgen en landen, behalve op de openbare weg en op militaire terreinen. Er is geen officieel vliegbrevet vereist. Alleen een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid is verplicht.

Die paramotoren zijn niettemin vervoermiddelen en kunnen zowel voor hun bestuurders als voor personen op de grond een gevaar vormen als men ze niet volledig meester is of als ze technisch onbetrouwbaar zijn.

Zal u ter zake een wetgevend initiatief nemen? Zal u een vliegbrevet op grond van cursussen en examens verplicht maken? Zal u vastleggen op welke plaatsen die paramotoren mogen opstijgen en landen, rekening houdend met de minimale veiligheidseisen?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De administratie werkt momenteel aan een ontwerpreglementering die in de loop van het jaar in werking zou moeten treden. Die reglementering zal maatregelen bevatten op het stuk van de vaardigheden van de piloten en de kwaliteit en de veiligheid van het vliegend materieel. Zij zal tevens voorzien in bepalingen met betrekking tot plaatsen waar paramotoren mogen opstijgen en landen en de zones van het luchtruim waar die activiteit toegestaan is. Daarmee zou het probleem opgelost moeten zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 17177 van mevrouw Jadin, nr. 17187 van mevrouw De Bue en nr. 17192 van mevrouw Lejeune worden uitgesteld.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles" (nr. 17358)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles tijdens de eindejaarsperiode" (nr. 17362)
- de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de jaarlijkse Bob-campagne" (nr. 17497)

14.01 Patrick De Groote (N-VA): Enige tijd geleden kondigde de staatssecretaris aan dat van 27 november tot 11 januari 180.000 alcoholcontroles zouden worden uitgevoerd, wat de politievakbond VSOA een onrealistisch cijfer vond omwille van het gebrek aan mensen en middelen, vooral dan op lokaal vlak.

Wat denkt de staatssecretaris van deze reactie van de politievakbond? Vindt hij een totaal van 180.000 controles wel nuttig? Vanwaar komt dat streefcijfer eigenlijk? Hoe wordt dit verdeeld tussen het lokale en het federale niveau? Werd dit vooraf overlegd met de vertegenwoordigers van de politie en was er toen sprake van bezwaren? Heeft de staatssecretaris overlegd met de minister van Binnenlandse Zaken over de inzet van de beschikbare manschappen en eventuele overuren?

Vragen stellen werkt soms verhelderend. Zo heeft de staatssecretaris samen met zijn collega van Binnenlandse Zaken vastgesteld - net voor de commissievergadering waarin dit aan de orde kwam - dat er te weinig budget en politiemankracht is en dat de federale wegpollitie bij de uiteenlopende controles meteen ook moet controleren op alcoholgebruik.

14.02 Bruno Stevenheydens (VB): Begin december noemde de politievakbond VSOA het getal van 180.000 alcoholcontroles onrealistisch. Over enkele dagen zullen we over alle cijfers beschikken, maar volgens de politievakbonden - en ook volgens de pers - werden op de meest onmogelijke en inefficiënte uren en plaatsen controles gehouden om dat cijfer toch maar te halen. Hoe verliep de relatie met de politievakbond? Vond er overleg plaats met de minister van Binnenlandse Zaken? Deden dezelfde problemen zich voor tijdens de eindejaarsperiode van 2008?

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid argumenteert dat men op elk moment van de dag dronken kan zijn. In de beleidsnota staat nochtans dat de controles heel gericht moeten gebeuren. Het zou goed zijn mochten alle controles elk jaar volgens een vast stramien verlopen, zodat we ze met elkaar kunnen vergelijken.

Vorige week luidde het dat 3,7 procent van de 144.000 gecontroleerden positief blaast. Vorig jaar ging het om 4,8 procent. Dit lijkt een opvallende daling, maar misschien is die louter en alleen toe te schrijven aan de momenten en plaatsen waarop werd gecontroleerd. Erkent de staatssecretaris dat de manier waarop de controles dit jaar plaatsvonden, problematisch is?

14.03 Roland Defreyne (Open Vld): De traditionele BOB-campagne is een uitstekend middel om het aantal verkeersongevallen op lange termijn terug te dringen. De controle is en blijft efficiënt. 180.000 chauffeurs zouden hebben geblazen. In het begin van de campagne was er wel gemor bij de politiediensten, omdat ze over onvoldoende manschappen beschikten en geen overuren mochten presteren.

Waarom werden in het begin niet wat meer controles uitgevoerd? Hoe wordt het cijfer van 180.000 chauffeurs bepaald? Wordt er rekening gehouden met het feit dat de politiediensten geen overuren mochten presteren? Welke maatregelen kunnen we nemen om de druk op de politiediensten te verminderen?

14.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De planning van de eindejaarscontroles gebeurt in overleg met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie, mezelf en de lokale en federale politie. In een circulaire aan parketten en politie staan het te behalen aantal alcoholcontroles, de modaliteiten van de ademtest en de vervolging.

Voor 2009-2010 hanteerden we hetzelfde streefcijfer als vorig jaar, 180.000 alcoholcontroles. Vorig jaar zijn wij gestrand op 173.434 controles.

Er waren inderdaad de negatieve berichten over het gebrek aan middelen en manschappen, net als vorig jaar. Toch waren op 11 december al 55.000 ademtesten uitgevoerd. In 2008 waren er dat maar 37.000. Op 28 december waren er al 144.000 ademtesten gebeurd.

De campagne is vandaag afgelopen, na zes weken. De definitieve cijfers worden verwerkt. Ik kan dus niet met zekerheid zeggen of het aantal van 180.000 controles effectief bereikt is. Het ziet er echter naar uit dat er misschien zelfs meer zijn uitgevoerd.

Als er van de 180.000 controles 1 procent niet koosjer is gebeurd, zal het resultaat waarschijnlijk niet erg vervalst zijn.

Ik apprecieer het werk van de federale en lokale politie enorm. Het is niet evident om in een periode van budgettaire beperkingen en met dit weer alcoholcontroles te organiseren.

Aan de heer De Groote zeg ik dat we beslist hebben om voortaan 365 dagen per jaar een BOB-campagne te houden: bij alle routinecontroles zullen chauffeurs moeten blazen. En van nu tot 7 februari zullen we erop wijzen dat een auto misschien wel acht airbags heeft, maar dat dit weinig zin heeft zonder een nuchtere chauffeur aan het stuur.

14.05 Patrick De Groote (N-VA): Het streefcijfer is op zich niet zo belangrijk, zelfs niet het feit dat we misschien meer controles halen. Wat wel belangrijk is, is dat de controles op een efficiënte manier gebeuren.

14.06 Bruno Stevenheydens (VB): Ik ga niet akkoord met de manier waarop de staatssecretaris relateert dat er waarschijnlijk maar 1 procent inefficiënte controles zijn geweest. Neem Oost-Vlaanderen, waar een extra controle gebeurde op vraag van de gouverneur. 21 van de 29 Oost-Vlaamse politiezones deden mee, acht zones niet. Dat is meer dan 1 procent, dat is zelfs meer dan 20 procent. We moeten nagaan of de daling van positieve ademtesten niet gewoon het gevolg is van het grote aantal inefficiënte controles.

Het zou interessant zijn om een samenvatting te krijgen van de uren van alle uitgevoerde controles, om dit te kunnen vergelijken met vorige jaren.

14.07 Roland Defreyne (Open Vld): De BOB-campagne heeft opnieuw zijn nut bewezen. De vermindering van positieve testen van 4,8 naar 3,7 procent: is dat een cijfer van Belga? Deze substantiële vermindering is positief. En dat bij alle controles voortaan ademtesten zullen gebeuren, kunnen wij alleen toejuichen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de heffing op vliegbiljetten voor een solidariteitsfonds" (nr. 17444)

15.01 Xavier Baeselen (MR): De door Chirac geconcipeerde solidariteitsbelasting op vliegbiljetten, waarvan de opbrengst in een fonds ter bestrijding van aids bij pasgeborenen in de derde wereld wordt gestort, zal tegen eind 2010 door dertig landen zijn ingevoerd. Die belasting zal in drie jaar tijd een miljard dollar opleveren.

Zal België die belasting invoeren? Zullen we zo een initiatief verdedigen tijdens het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie?

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Om haar uitgaven in evenwicht te brengen is mijn administratie momenteel bezig met de herziening van de tarieven die het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) aanrekent voor de diverse diensten die het levert aan de luchtvaartsector.

De luchtvaartsector heeft sterk te lijden onder de economische crisis. Daarom ben ik momenteel niet van plan die heffing op te leggen, tenzij er op Europees niveau een consensus zou worden gevonden.

15.03 Xavier Baeselen (MR): Dat is jammer. Landen die deze belasting van slechts 1 tot 3 euro volgens de categorie van passagiersplaats hebben ingevoerd, bevinden zich in dezelfde economische situatie als wij. We kunnen de consument uitleggen dat we met die maatregel een nobele zaak steunen en ons solidair opstellen ten aanzien van een dramatische situatie die vooral Afrika treft.

Ik hoop dat andere Europese ministers meer bereidheid aan de dag zullen leggen.

15.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het bedrag van die heffing kan sterk oplopen naargelang het om een ticket in economy, business of first class gaat.

Toen Nederland besliste die heffing in te voeren, kozen honderdduizenden Nederlandse reizigers ervoor om vanuit Zaventem te vertrekken. De Nederlandse regering besliste daarop om ze weer af te schaffen.

Het lijkt me niet opportuun een dergelijke heffing toe te passen in een sector die momenteel met zware problemen kampt. Er zijn nog andere sectoren waaraan een solidariteitsinspanning kan worden gevraagd.

15.05 Xavier Baeselen (MR): Ik denk niet dat een taks van enkele euro's betaald door de consument de sector van het luchtverkeer in gevaar kan brengen indien de maatregel op Europees niveau wordt genomen. Ik vind dat u zich meer moet inzetten om de Europese partners ervan te overtuigen samen op te treden.

Het incident is gesloten.

Le **voorzitter**: Vraag nr. 17472 van mevrouw Snoy is reeds aan bod gekomen. Vraag nr. 17531 van mezelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17658 van de heer Libert wordt uitgesteld.

16 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gedwongen betaling van de transportverzekering bij de aankoop van een biljet bij Ryanair" (nr. 17769)

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De lagekostenmaatschappij Ryanair kondigt een reeks nieuwe bestemmingen aan vanuit Charleroi. Rechtstreeks zorgt dat voor 75 nieuwe banen, onrechtstreeks voor 150. Toen ik onlangs een vliegtuigticket wou kopen, stond ik evenwel voor een onaangename verrassing: waar

het me vroeger vrij stond een transportverzekering te nemen door dat op een document aan te duiden, wordt die verzekering nu opgedrongen als onderdeel van de vaste taksen en kosten. Er is dus sprake van een gedwongen verkoop. Bovendien rekent Ryanair mijn online aankoop aan, net zoals een aankoop aan het loket.

Is een en ander het gevolg van een wijziging in de regelgeving betreffende het luchtvervoer of is dit een eenzijdige beslissing van Ryanair, dat reeds herhaaldelijk werd aangeklaagd wegens zijn ondoorzichtige tarieven (zoals in reclame voor tickets, waarbij de verplichte luchthaventaksen niet worden vermeld)? Hoe zal u in het laatste geval paal en perk stellen aan die praktijken?

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Mijn diensten hebben de website van Ryanair geraadpleegd en hebben zonder al te veel moeilijkheden de optie 'geen reisverzekering' kunnen aankruisen. Die optie staat vermeld in de alfabetische lijst van de landen waar de passagier als verzekerbare persoon zou kunnen verblijven. Die verzekering is niet verplicht.

Krachtens artikel 23 van de Europese verordening 1008, die sinds 1 november 2008 van kracht is, zijn de luchtvaartmaatschappijen verplicht de tarieven bekend te maken, met inbegrip van alle heffingen en kosten. Prijstoeslagen dienen op een duidelijke, transparante en ondubbelzinnige wijze te worden meegedeeld.

De nieuwe techniek die door Ryanair wordt gehanteerd, blijft binnen de interpretatiemarge van de regelgeving. Men kan de passagiers enkel aanraden om bij reservatie de voorwaarden bijzonder aandachtig te lezen.

16.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Er zou beter werk gemaakt worden van een duidelijke interpretatie van de wet, waardoor Ryanair niet meer door de mazen van de regelgeving kan kruipen.

16.04 **Patrick De Groote** (N-VA): Wat de heer Flahaux hier aanhaalt, heb ik eergisteren bij een boeking zelf meegemaakt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17863 van mevrouw Vautmans wordt uitgesteld. Vraag nr. 17895 van de heer Geerts is omgezet in een schriftelijke vraag.

17 **Vraag van de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de totstandkoming van een luchtvaartinformatiekruispunt" (nr. 17911)**

17.01 **Paul Vanhie** (LDD): Bij het invoeren van een foutieve alarmcode door een vliegtuigpilot zou er geen protocol bestaan om op te treden tussen de federale politie, Defensie en Belgocontrol. Naar analogie van het maritiem informatiekruispunt zou er daarom een luchtvaartinformatiekruispunt worden opgericht door het ministerieel comité voor inlichtingen en veiligheid. Wat is de stand van zaken? Hoe zit het met financiering en personeelsbezetting van het nieuwe kruispunt?

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik werd nog niet uitgenodigd op besprekingen van die aangelegenheid binnen het ministerieel comité voor inlichtingen en veiligheid.

Wel is mij bekend dat op 15 oktober 2009 op initiatief van het ministerie van Landsverdediging een eerste verkennende vergadering plaatsvond inzake het luchtvaartinformatiekruispunt met vertegenwoordigers van Defensie, de luchtvaartinspectie, de federale politie, de douane en Binnenlandse Zaken. Daarbij bleek dat er toch heel wat verschillen zijn met de problematiek in de maritieme sector. Men zal dus eerst moeten nagaan welke informatie essentieel is en vlot geraadpleegd moet kunnen worden door de respectieve diensten. Om te beginnen wil men dat doen door de interne informatiestroom binnen iedere organisatie structureel te verbeteren. In het voorjaar komt de werkgroep opnieuw samen.

17.03 **Paul Vanhie** (LDD): De staatssecretaris is verantwoordelijk voor Belgocontrol. Het zou dus logisch zijn – bijvoorbeeld bij een helikopterontsnapping in een gevangenis – dat men daar door een code in te drukken meteen Defensie en de politie kan waarschuwen. Maar dan moet de heer Schouppe om te beginnen wel uitgenodigd worden op coördinatievergaderingen natuurlijk.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Ik zet mijn vraag nr. 17928 om in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de BIVV-studie met betrekking tot de houding in het verkeer" (nr. 17979)

18.01 Patrick De Groote (N-VA): Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid onderzocht volgens leeftijd, geslacht en woonplaats hoe mensen omgaan met alcohol en snelheid in het verkeer. Er blijft echter een verschil tussen die attitudes en het gedrag op de weg.

Welke conclusies trekt de staatssecretaris uit dit onderzoek? Hoeveel kostte het? Naar verluidt ging het om een eerste rapport. Betekent dit dat het onderzoek zal worden herhaald of dat er ook nog vragen zullen komen naar andere houdingen in het verkeer?

18.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Sinds 2003 voert het BIVV om de drie jaar een onderzoek naar de evolutie van de attitudes rond een aantal items in verband met verkeersveiligheid. De resultaten van het onderzoek van 2009 – het derde in zijn soort – zullen in de loop van dit jaar bekend worden. Het verwondert mij dan ook dat de heer De Groote al een en ander vernomen heeft via de pers.

Uit eerdere onderzoeken is alvast gebleken dat de autobestuurders een objectief zicht hebben op de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen en dat ze noodzaak om maatregelen te treffen rond verkeersveiligheid goed inschatten. Enkel de attitude tegenover maatregelen om onaangepaste snelheid tegen te gaan is niet unaniem positief. Het grootste probleem rond de attitude van de Belgische autobestuurders ligt op het niveau van de subjectieve pakkans en de subjectieve straffkans.

Zowat de helft van de autobestuurders vindt de pak- en straffkans, behalve in verband met snelheidsovertredingen, niet groot. Dat leert ons dat meer inspanningen nodig zijn om de objectieve pak- en straffkans te verhogen.

In mijn beleidsnota 2010 pleit ik dan ook voor meer politiecontroles op rijden onder invloed van alcohol en drugs en op het dragen van de veiligheidsgordel, maar ook voor de geautomatiseerde afhandeling van het innen van de verkeersboetes via een incassobureau en voor de invoering van het rijbewijs met punten.

Het recentste representatieve onderzoek met interviews bij Belgische autobestuurders kostte 78.185 euro.

18.03 Patrick De Groote (N-VA): Dat de staatssecretaris verwonderd is dat ik hierover informatie heb, verbaast mij dan weer. De informatie is afkomstig van de heer De Dobbeleer, woordvoerder van het BIVV, en staat in een krantenartikel van 30 december 2009. In een ander artikel schrijft de heer Tegenbos dat burgers die zich goed gedragen in het verkeer in landen wonen met een hoge pakkans, zoals Nederland, de Verenigde Staten en Canada. Het antwoord van de staatssecretaris sluit daarbij aan.

18.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik wil toch even de puntjes op de i zetten. In het bewuste krantenartikel reageerde de heer De Dobbeleer op de standpunten van een enquête van de VAB. Het rapport over de attitudemeting van het BIVV is nog niet gepubliceerd.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "strengere veiligheidsmaatregelen op Brussels Airport" (nr. 17986)
- de heer Peter Logghe aan de minister van Binnenlandse Zaken over "bodyscans op de Belgische luchthavens" (nr. 17992)

- de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de nationale luchthaven" (nr. 18092)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de invoering van bodyscans op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18139)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid in de luchthaven van Zaventem" (nr. 18187)

19.01 Xavier Baeselen (MR): Wat de versterkte veiligheidsmaatregel op de luchthaven van Brussel-Nationaal betreft, wens ik de modaliteiten alsook de kosten te kennen. Wie zal die kosten dragen?

Ik ben voorstander van scanners op de luchthavens. U lijkt momenteel voorzichtiger dan vroeger, u hebt het over een mogelijk conflict tussen de Europese en de Belgische wetgeving.

De Europese wetgeving verbiedt echter het gebruik van die scanners niet.

Het belangrijkste argument, het respect voor de persoonlijke levenssfeer, kan gemakkelijk omzeild worden aangezien de keuze aan de passagier wordt gelaten! Hoe staat het met dat dossier op Europees niveau en wat is het standpunt dat België verdedigt?

19.02 Peter Logghe (VB): Wat is het standpunt van de regering inzake het invoeren van bodyscans op de Belgische luchthavens? Hier en daar wordt opgeworpen dat het tot privacyproblemen zou leiden, maar blijkbaar speelt dit argument niet in Nederland en Groot-Brittannië. Wat zou de invoering van bodyscans kosten? Wanneer hakt de regering de knoop door?

De **voorzitter:** Vragen nrs. 18092 en 18139 van de heren Defreyne en Laeremans worden ingetrokken.

19.03 Jan Mortelmans (VB): Brussels Airport heeft onlangs zijn veiligheidschef ontslagen. Er wordt echter ontkend dat dit te maken heeft met het incident van een tijdje geleden toen een man tot tweemaal de luchthaven kon binnendringen. Wat is de stand van zaken inzake de volledige doorlichting die, met het oog op een aanpassing van het beveiligingsplan, uitgevoerd wordt van de veiligheidscontrolesystemen op Brussels Airport?

19.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Na de aanslag op de vlucht Amsterdam-Detroit op 25 december 2009 werden er verscherpte veiligheidsmaatregelen opgelegd aan luchtvaartmaatschappijen die chartervluchten inleggen naar de Verenigde Staten. Zo worden passagiers in Brussels Airport, de enige luchthaven in ons land waar vluchten naar de VS vertrekken, voorlopig, en voor rekening van de luchtvaartmaatschappijen, extra manueel gefouilleerd. Conform het advies van het OCAD (Orgaan voor de Coördinatie en de Analyse van de Dreiging) zijn er geen bijkomende maatregelen nodig voor andere vluchten, waarvoor trouwens ook al de bijzonder strenge veiligheidsmaatregelen uit hoofde van de Europese regelgeving gelden.

(*Nederlands*) Op 7 januari riep de Europese Commissie een bijzondere vergadering van het Aviation Security Committee bijeen om zich te buigen over de door de VS gevraagde veiligheidsmaatregelen en over de mogelijkheden van de nieuwe controleapparatuur. Een gemeenschappelijk standpunt van de EU zal, wat het eerste punt betreft, op 14 januari met de VS worden besproken op een vergadering in Washington. Wat de nieuwe apparatuur betreft, had de EU in het oorspronkelijk ontwerp van verordening al bodyscans weerhouden als een van de mogelijkheden om passagiers te screenen. Na verzet vanuit het Europees Parlement om redenen van privacy, gezondheid, databankreglementering en ook efficiëntie, werd eerder afgesproken dat bodyscans momenteel alleen kunnen in het kader van proefprojecten of bij wijze van bijkomende maatregel. Op de vergadering van 7 januari werd nu besloten om het dossiers van de bodyscans opnieuw te onderzoeken om hen eventueel in te voeren als primaire screeningapparatuur, maar dan binnen een strikt wettelijk kader.

Het ontslag van het hoofd Beveiliging van Brussels Airport is een interne maatregel die niets zou te maken hebben met een tekort in het beveiligingssysteem of op fouten die door betrokkene met betrekking tot de luchthavenbeveiliging zouden begaan zijn.

19.05 Xavier Baeselen (MR): U zegt dat België het debat op Europees niveau aandachtig zal volgen, maar

voegt eraan toe dat u, op voorwaarde dat er een gemeenschappelijk Europees standpunt wordt bereikt en er een precies wettelijk en reglementair kader komt, voorstander is van het gebruik van bodyscanners, eventueel in beperkte mate. België zou dus voorstander zijn, indien er een gemeenschappelijk Europees kader, een reglementering en wettelijke garanties zouden komen. Is dat correct?

19.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Mijn antwoord was duidelijk: indien er een akkoord op Europees niveau wordt gevonden, als de bezwaren op het gebied van respect voor de privacy en de gezondheid uit de weg zijn geruimd en er een overeenkomst wordt gesloten tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie over de gegevensuitwisseling, zou ik bereid zijn om de bodyscan in te voeren.

19.07 **Xavier Baeselen** (MR): Maar welk standpunt zal België verdedigen?

19.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): België vraagt dat alle Europese landen aan hetzelfde zeel zouden trekken. Ik schaar me niet automatisch, zoals de heer Logghe suggereert, aan de kant van Nederland en Groot-Brittannië. Ik ben eerder geneigd Duitsland en voor een groot deel Frankrijk te volgen: we moeten eerst onderzoeken of het Europees Parlement het voorstel kan steunen, of aan de bovenstaande voorwaarden is voldaan, en of de Europese Commissie het voorstel, met instemming van het Parlement, volgt. In dat geval zullen we het doen.

19.09 **Xavier Baeselen** (MR): Dat is wel erg voorwaardelijk!

19.10 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het is niet omdat het sneeuwt in Groot-Brittannië, dat ik de sneeuwruimers in België moet laten uitrukken. De Europese Commissie had aanvankelijk een beslissing genomen, maar die werd door onze collega's in het Europees Parlement afgeschoten.

Zij hebben voorwaarden opgelegd, en daar schaar ik me achter. Ook in België zal ik, als ze er komen, moeten nagaan of onze nationale wetgeving inzake de eerbiediging van de privacy wel degelijk wordt toegepast. Zo eenvoudig is dat!

19.11 **Xavier Baeselen** (MR): Het is merkwaardig dat men zich niet afvraagt of de privacy wel wordt geëerbiedigd bij een fouillering op het lichaam.

19.12 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Iemand die uit België vertrekt om op een strand te gaan liggen en vindt dat hij omwille van zijn privacy niet door de scanner moet ...

19.13 **Xavier Baeselen** (MR): Dat recht heeft hij!

19.14 **Peter Logghe** (VB): Ik begrijp dat er, zonder gemeenschappelijk Europees standpunt, in ons land geen sprake zal zijn van bodyscans. Wat is de kostprijs van bodyscans? Waarom werd de impact van zo'n scans op de Belgische privacywetgeving nog niet eerder onderzocht?

19.15 **Jan Mortelmans** (VB): Op mijn vraag over het doorlichtingrapport van de veiligheidsmaatregelen op Brussels Airport heb ik geen antwoord gekregen.

19.16 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Naar aanleiding van het bezoek van een Amerikaanse delegatie aan de luchthaven van Zaventem hebben we onze bijkomende veiligheidsmaatregelen voorgesteld: de beperking tot één stuk handbagage, de verplichte aanmelding drie uur voor vertrek voor een grondige bagagecheck en de invoering van een tweede persoonscontrole voor het *boarden*. De Amerikanen hebben zich hiermee akkoord verklaard. Ik heb tevens mijn standpunt uiteengezet dat ons land het gemeenschappelijk Europees standpunt inzake bodyscanners afwacht.

19.17 **Jan Mortelmans** (VB): Hoe zit het nu met de veiligheidslacunes die eerder bij een audit door het directoraat-generaal Luchtvaart waren vastgesteld? Ik denk bijvoorbeeld aan de toegangsbadges voor het personeel.

19.18 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De bevoegdheid ter zake van het directoraat-generaal werd verlengd.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overleg met de Gewesten voor het gebruik van de busstroken door motorrijders" (nr. 18060)

20.01 Xavier Baeselen (MR): Op 16 november 2009 deelde u mee dat er een vergadering zou plaatsvinden met de Gewesten over het gebruik van de busstroken door motorrijders (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 695, blz. 4). Hun akkoord is immers noodzakelijk om het verkeersreglement in dat verband te wijzigen. Heeft die vergadering intussen plaatsgevonden?

20.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Die overlegvergadering vond plaats op 17 december 2009. De Gewestregeringen moeten hun standpunt nog meedelen. Wanneer het ontwerp van koninklijk besluit klaar is, zal de schriftelijke overlegprocedure van start gaan, vermoedelijk eind januari. De Raad van State zal eveneens om advies worden verzocht. Nadien kan het koninklijk besluit worden uitgevaardigd.

20.03 Xavier Baeselen (MR): Blijkbaar is het nog moeilijker om motorrijders gebruik te laten maken van busstroken dan om bodyscanners in te voeren. Wil u wel echt dat er voortgang wordt geboekt in dit dossier?

20.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Uiteraard.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het bekomen van gelijkvormigheidsattesten door invoerders van wagens en motorfietsen" (nr. 18082)

21.01 Paul Vanhie (LDD): De FOD Mobiliteit slaagt er tegenwoordig niet meer in om gelijkvormigheidsattesten tijdig af te leveren. Sommige invoerders van motorfietsen en wagens zouden al maanden op de nodige documenten wachten. Bevestigt de staatssecretaris dit probleem en hoe zal hij het verhelpen?

21.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Er zijn momenteel vertragingen bij het afleveren van gelijkvormigheidsattesten voor motorfietsen door een uitstroom van personeel en de ingebruikname van een nieuw informaticasysteem. Ik heb er bij de FOD op aangedrongen om dringend de nodige maatregelen te nemen, zoals de inschakeling van drie tijdelijke werknemers. Volgens het personeelplan zullen er in 2010 vier nieuwe voltijdse medewerkers definitief worden aangenomen.

21.03 Paul Vanhie (LDD): Kon men die problemen niet voorspellen? De kleinhandelaars zijn hier het slachtoffer van.

De minister neemt maatregelen om personeel aan te werven. Waar is het personeel dan naar toe? Zijn er ontslagen gevallen?

21.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Neen, ze zijn zelf weggegaan.

21.05 Paul Vanhie (LDD): Ik hoop dat er snel een oplossing komt.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijden met ondoorzichtige voorruit" (nr. 18120)

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 4 januari werd een vrouw doodgereden omdat de bestuurder haar niet had gezien door zijn berijpte ruiten. Volgens artikel 81 van het KB van 1975 moet de uitrusting van een voertuig in goede staat zijn en voortreffelijk onderhouden. Een inbreuk kan worden bestraft met een boete

tussen de 10 en de 250 euro. Toch rijden er bij vriesweer nog al te veel auto's rond met volledig bevroren of ondergesneeuwde ruiten.

Is het daarom niet beter om deze overtreding als een inbreuk van tweede of zelfs derde graad te beschouwen? Zal de minister initiatieven nemen om de bevolking duidelijk te maken dat rijden met ondoorzichtige voorruiters niet alleen gevaarlijk maar ook strafbaar is?

22.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Volgens mij is dit in de eerste plaats een kwestie van gezond verstand en heeft het niet veel te maken met een besef van strafbaarheid. Een aantal bestuurders blijkt zich evenwel niet van het gevaar bewust.

Ik zie echter niet hoe ik zo iets kan reglementeren. Hoe kan men bij een ongeluk tot de vaststelling komen dat de ruit doorzichtig genoeg was? Als ze niet doorzichtig genoeg was, kan ze dat op het ogenblik van de vaststelling immers wel zijn.

22.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Een politiecontrole kan wagens die zo rondrijden wel staande houden en een proces-verbaal of minstens een waarschuwing geven.

Een ander punt is de vraag of deze overtredingen wel overtredingen van de eerste graad moeten zijn.

22.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Dat kan ik inderdaad laten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toelaten van elektrische wagens op busstroken" (nr. 18121)
- mevrouw **Katia della Faille de Leverghem** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toelaten van elektrische voertuigen op busbanen" (nr. 18178)

23.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Vlaams minister Lieten is er voorstander van om elektrische voertuigen tijdens de spitsuren op de busstroken toe te laten. Dit is echter een federale bevoegdheid. Is hierover reeds overleg gepleegd? Wat is het standpunt van de staatssecretaris?

23.02 **Katia della Faille de Leverghem** (Open Vld): Vlaams minister Lieten heeft aangekondigd dat zij de piste om elektrische auto's tijdens de spitsuren op de busbanen te laten rijden wil laten onderzoeken. Dit is een belangrijk initiatief binnen de zoektocht naar milieuvriendelijker verkeer. Elektrische wagens zijn immers minder belastend voor het milieu dan diesel- of benzinevoertuigen. Enkele maanden geleden heb ik een resolutie ter zake ingediend, waarvoor het KB van 1 december 1975 gewijzigd moet worden. In tegenstelling tot het voorstel van minister Lieten, wil ik de elektrische voertuigen onbeperkt gebruik laten maken van die stroken. Wat is het standpunt van de staatssecretaris? Is hij bereid om het KB te wijzigen? Wat is de timing?

23.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik vernam de plannen van minister Lieten met enige verbazing, aangezien haar voorgangster minister Van Brempt zelfs weigerachtig stond tegen het openstellen van busbanen voor autocars – nochtans een vorm van collectief en dus duurzaam vervoer – omdat dit de vlotte doorstroming van de bussen van De Lijn zou beletten.

Terwijl er geen massa's autocars zijn, denk ik dat het probleem van de vlotte doorstroming wel reëel zou kunnen worden indien het aantal elektrische voertuigen, onder meer door de fiscale gunstmaatregelen, gevoelig zou toenemen. Zo zou het toelaten van elektrische voertuigen aanleiding kunnen geven tot bijkomende problemen voor het stads- en streekvervoer.

23.04 **Katia della Faille de Leverghem** (Open Vld): Dat is duidelijk, maar toch zal de vlotte doorstroming van de bussen niet in het gedrang komen, want volgens mijn voorstel moeten de wagens 80 km per uur kunnen rijden en bovendien is het een tijdelijke maatregel. Ik blijf dus van oordeel dat het een goed voorstel is en ik betreur het standpunt van de staatssecretaris.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de evolutie inzake elektrische auto's en de uitdagingen voor België" (nr. 18138)

24.01 Peter Logghe (VB): Volgens een studie van Federauto is er bijkomende infrastructuur nodig als we gebruik willen maken van elektrische auto's. Er worden voorspellingen gemaakt dat er op wereldvlak op korte termijn 7 miljoen hybride wagens in gebruik zullen worden genomen. Alle Europese merken en leveranciers zijn actief op het vlak van de ontwikkeling van elektrische voertuigen.

Ons land heeft momenteel een enorme achterstand. Wat doet de Belgische overheid precies om het gebruik te stimuleren? Welke investeringen zijn er nodig?

Als ons land er niet in slaagt om proefprojecten op te starten, dan dreigt de expertise verloren te gaan. Wat is de mening van de staatssecretaris?

Er bestaat al een belastingvermindering, maar dat is een uitgesteld voordeel en vzw's en vennootschappen kunnen er geen gebruik van maken. Overweegt de regering een korting bij de aankoop?

24.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): We moeten voorzichtig zijn met voorspellingen, want er zijn vaak grote verschillen tussen de commerciële prognoses en de werkelijkheid. Het Internationaal Energieagentschap voorspelt in zijn meest gunstige scenario een aandeel van 10 procent elektrische wagens tegen 2030.

De federale overheid is niet rechtstreeks betrokken bij concrete dossiers. Economische steun aan bedrijven is een gewestelijke materie. De federale overheid geeft wel fiscale voordelen voor de aankoop van elektrische voertuigen. Wij onderzoeken of bijkomende stimulansen genomen kunnen worden, zoals parkeerfaciliteiten, een demonstratieproject tijdens het Belgische voorzitterschap van de EU en de vernieuwing van het wagenpark van de overheidsinstanties.

Wat investeringen inzake infrastructuur betreft is de FOD Energie bevoegd. De privésector speelt een belangrijke rol in de uitbouw van een plug-innetwerk. Ik onderzoek de mogelijkheid om het plaatsen van laadpalen te ondersteunen.

Om de homologatie van nieuwe voertuigtypes te versnellen, werkt mijn departement aan een reorganisatie.

De overheid wil ook zelf het voorbeeld geven. Mijn departement en mijn beleidscel zullen de komende weken een hybride wagen in dienst nemen. Ik hoop dat andere ministers dit voorbeeld zullen volgen. Onder de vorige regering betaalde het Waalse Gewest trouwens al 75 procent van de factuur als gemeenten een elektrische wagen aankochten. Als we de expertise rond elektrische voertuigen in België voort willen uitbouwen, moeten de Gewesten alleszins onderzoek, innovatie en investeringen blijven ondersteunen.

Voor de laatste vraag verwijst ik naar de bevoegdheden van de heer Clerfayt.

24.03 Peter Logghe (VB): Het antwoord van de staatssecretaris is uitgebreider dan wat ik al te horen kreeg van minister Maignette. Ik neem nota van zijn plannen om voort te zoeken naar parkeerfaciliteiten. Ik ben er mij van bewust dat de opsplitsing van bevoegdheden tussen Gewesten en de federale overheid een en ander bemoeilijkt. Het is ook goed dat er alvast al enkele auto's in gebruik worden genomen, maar ik hoop dat er op het einde van het jaar meer zullen zijn dan de negen die nu ingeschreven zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.40 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 40 par M. François Bellot, président.

01 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction d'alcool pour les jeunes au volant, les motards et les chauffeurs professionnels" (n° 17003)
- **M. Roland Defreyne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction d'alcool pour les jeunes au volant" (n° 17079)
- **Mme Françoise Colinia** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la représentation du permis de conduire B pour les automobilistes qui possèdent leur permis de conduire depuis moins de deux ans et qui subissent une condamnation pour certaines infractions" (n° 17319)
- **M. Paul Vanhie** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'abaissement du degré d'alcoolémie pour certaines catégories" (n° 17365)

01.01 Bruno Stevenheydens (VB): Le secrétaire d'État prépare un projet de loi ramenant le taux d'alcoolémie autorisé à 0,2 milligrammes pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire depuis moins de deux ans, pour les motocyclistes et pour les conducteurs professionnels.

Lors des discussions relatives à la note politique, le secrétaire d'État avait souligné que nos résultats, à savoir dix tués pour 100 000 habitants, sont plus mauvais que ceux de tous les autres 'anciens' pays de l'Union européenne, à l'exception de la Grèce. Dispose-t-il de chiffres actualisés?

À quelles conclusions ont permis d'aboutir les contrôles d'alcoolémie effectués au cours des dernières années? Quelles conclusions peut-on tirer des statistiques d'accidents? Une catégorie d'âge particulière est-elle surreprésentée dans les contrôles positifs et les accidents?

Nous ne sommes pas opposés à des mesures visant à réduire le nombre de victimes de la route. Il faut renforcer le nombre de contrôles à cet effet. Deux tiers des contrôles sont aujourd'hui effectués en dehors des périodes à risques.

Le secrétaire d'État veut maintenir la limite générale à 0,5 milligrammes parce que les autres pays européens font de même. Une limite de 0,2 milligrammes est-elle également d'application dans d'autres pays pour certains groupes? Le permis de conduire provisoire est-il envisagé pour ces groupes?

01.02 Roland Defreyne (Open Vld): L'alcool et la conduite semblent souvent constituer une combinaison mortelle. L'alcool joue en effet un rôle dans un quart des accidents mortels. Des actions et des mesures supplémentaires s'imposent par conséquent.

Toutefois, il ne serait pas exact d'affirmer que tous les jeunes conducteurs circulent sous l'influence d'alcool et que tous les conducteurs plus âgés soient sobres, bien au contraire.

Le secrétaire d'État a-t-il connaissance des chiffres qui indiquent que la consommation d'alcool est plus fréquente chez les conducteurs de plus de 40 ans? Comment justifie-t-il dès lors la limite de 0,2 pour mille imposée aux jeunes conducteurs?

Le secrétaire veut également appliquer cette règle aux conducteurs à titre professionnel. Possède-t-il des statistiques des accidents provoqués par les chauffeurs de camion sous influence. Pourquoi cette limite est-elle imposée aux chauffeurs de camions et pas, par exemple, aux délégués commerciaux?

Ne s'agit-il pas en l'espèce de mesures discriminatoires? Comment sont-elles motivées? Pourquoi une limite de 0,2 pour mille et pas une tolérance zéro?

01.03 Françoise Colinia (MR): Plus de sept cents automobilistes possédant leur permis depuis moins de deux ans sont condamnés, chaque mois, à repasser leur permis de conduire. Cette règle est méconnue du public et risque d'accentuer encore l'engorgement des centres d'examen, déjà dépassés par la demande.

N'est-il pas discriminatoire de condamner ces automobilistes-là, et non les autres, pour des infractions pourtant identiques? Les personnes âgées, par exemple, peuvent parfois constituer un véritable danger pour les autres automobilistes, alors qu'elles sont considérées comme des automobilistes expérimentés. De

même, un jeune peut avoir passé son permis il y a plus de deux ans mais n'avoir que très peu conduit, faute d'avoir un véhicule personnel à sa disposition. Or en cas d'infraction, il ne risque plus d'être condamné à devoir repasser son permis.

Disposez-vous de chiffres montrant qu'après avoir dû repasser leur permis, ces automobilistes sont plus prudents?

01.04 Paul Vanhie (LDD): Le secrétaire d'État a préparé un projet de loi qui impose une limite d'alcoolémie de 0,2 pour mille aux conducteurs qui ne possèdent leur permis que depuis deux ans, aux motocyclistes et aux chauffeurs de camion ou de bus. Il ressort d'une étude que les jeunes conducteurs qui ont bu de l'alcool courent un risque beaucoup plus élevé d'être impliqués dans un accident.

Le ministre peut-il fournir des précisions sur cette étude? Les jeunes conducteurs ne sont-ils pas discriminés? La mesure s'appliquera-t-elle à l'avenir à d'autres groupes cibles?

01.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'abaissement de la limite d'alcoolémie de 0,5 à 0,2 pour mille pour certains groupes à risque est fondée sur une recommandation de la Commission européenne du 17 janvier 2001. De nombreux pays européens, dont la liste figure dans l'étude de l'IBSR, ont déjà abaissé la limite pour certains groupes.

Il est exact que les conducteurs de 40 à 54 ans conduisent plus fréquemment sous l'influence de l'alcool. Les statistiques d'accidents montrent toutefois que les conducteurs de 18 à 25 ans qui ont bu courent beaucoup plus de risques d'être impliqués dans un accident grave que les conducteurs plus âgés. Un abaissement de la limite d'alcoolémie de 0,5 à 0,2 pour mille se traduit chez les jeunes conducteurs par une diminution sensible du risque accru d'avoir un accident. Il semble que les conducteurs inexpérimentés soient sensibles aux effets qu'induit la consommation d'alcool.

En ce qui concerne la conduite sous influence, les conducteurs de camion ne posent pas de problème particulier. La Commission européenne a toutefois repris cette catégorie dans sa recommandation de 2001 relative à l'abaissement de la limite d'alcoolémie en raison des conséquences plus graves d'un accident impliquant un camion et de la longueur des périodes de conduite des chauffeurs. Même s'il n'a absorbé qu'une faible quantité d'alcool, un chauffeur fatigué court 35 fois plus de risques d'accident qu'un chauffeur lui aussi fatigué, mais sobre. Les fédérations de transporteurs sont mêmes favorables à une tolérance zéro. La CCT du 1^{er} avril 2009 permet aux entreprises de définir elles-mêmes leur politique en matière d'alcool, et notamment d'imposer des tests d'haleine ou d'installer des alcolocks.

Si la tolérance zéro devrait constituer notre objectif final, l'abaissement à 0,2 pour mille pour certains groupes cibles est déjà un pas important. Nous maintenons une infime tolérance pour l'alcool qui reste présent dans le sang au bout de quelque temps.

Je ne suis pas favorable à une généralisation de la limite de 0,2 pour mille, qui alourdirait trop les contrôles. Il importe par ailleurs que l'Europe recommande une limite générale de 0,5 pour mille, assortie d'un abaissement pour certains groupes cibles.

On comprend aisément que le groupe cible perçoit cette mesure comme discriminatoire. Les conducteurs débutants sont déjà traités différemment aujourd'hui, en effet, lorsqu'ils souscrivent une assurance automobile ou lorsqu'ils commettent une infraction grave. La Cour constitutionnelle a conclu le 20 octobre 2009 que cette disposition ne viole pas le principe d'égalité.

Les raisons ne manquent donc pas pour appliquer un taux d'alcoolémie différent à certains groupes cibles.

(*En français*) La Cour constitutionnelle a jugé que la disposition spéciale punissant plus sévèrement les jeunes conducteurs n'est pas discriminatoire, dès lors qu'elle s'applique à une catégorie objective d'automobilistes qui possèdent leur permis de conduire depuis moins de deux ans et qui ont commis des infractions spécifiques caractérisées par leur gravité. Les statistiques montrent que de manière générale, les jeunes conducteurs ont une probabilité disproportionnellement plus élevée d'être impliqués dans un accident de la route. Les accidents impliquant de jeunes conducteurs surviennent le plus souvent la nuit, pendant les week-ends, et n'impliquent qu'un seul véhicule, ce qui suggère la perte de contrôle du véhicule, ce qui n'est pas le cas pour les conducteurs plus âgés et expérimentés.

Dans la majorité des centres d'examen, le délai d'attente est de six semaines. En outre, seize candidats examinateurs sont en formation au GOCA, ce qui augmentera l'offre d'examens pratiques.

Ce ne sont pas les automobilistes possédant leur permis depuis moins de deux ans et condamnés à repasser un examen (six cents par mois), qui influent sur les délais d'attente: en 2008, il y a eu 24 900 examens théoriques et 16 200 examens pratiques par mois!

En ce qui concerne l'exemple de l'étudiant qui roule peu, on ne peut établir des mesures au cas par cas. On doit s'en tenir aux critères objectifs et mesurables, comme le délai de deux ans à partir de l'obtention du permis. Aux Pays-Bas, la période probatoire est de cinq ans.

Cette mesure date du 1^{er} septembre 2007 et n'a pas encore été évaluée. Elle a un double objectif: faire en sorte que les nouveaux conducteurs ne commettent pas d'infraction grave, et éviter que les conducteurs débutants qui ont commis une infraction grave ne retombent dans cette mauvaise attitude.

Être condamné à une déchéance du permis, devoir repasser l'examen, ce n'est pas anodin. Durant les premières années de conduite, il faut prendre conscience de ses responsabilités et développer un style de conduite sûr.

01.06 Bruno Stevenheydens (VB): Nous partageons la préoccupation du secrétaire d'État concernant l'emploi et la sécurité des trois groupes cibles. Les mesures sont toutefois assez confuses, également pour la majorité. Alors que la norme est de 0,5 pour mille, le secrétaire d'État la ramène à 0,2 pour mille pour certains groupes. La tolérance zéro n'est pas envisageable parce que la consommation de certains mets ou bonbons pourraient induire un teste d'haleine positif.

Les études ne manquent pas mais celle de l'IBSR semble prépondérante aux yeux du secrétaire d'État. Je souhaiterais dès lors pouvoir en prendre connaissance.

Il était déjà question dans la note de politique de 2009 d'un projet de loi. Ce projet sera-t-il déposé en 2010?

01.07 Roland Defreyne (Open Vld): Je comprends que le secrétaire d'État s'inspire principalement des règles européennes. Mais je ne vois pas pourquoi il faudrait réserver aux chauffeurs de camion un traitement plus sévère. Rien n'indique en effet que ce soit nécessaire. Mieux vaut laisser cela aux organisations professionnelles.

01.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Les associations demandent une tolérance zéro parce que, dans ce cas, le conducteur sera toujours le bouc émissaire. Cependant, mon rôle n'est pas de culpabiliser tous les chauffeurs de poids lourds ni d'offrir un paravent aux compagnies d'assurance.

Il est vrai, par contre, que les conséquences des accidents dans lesquels sont impliqués des bus ou des camions sont toujours plus tragiques que lorsqu'il s'agit de voitures personnelles.

01.09 Roland Defreyne (Open Vld): On peut tout prouver au moyen d'études. On ne peut pas, sur la base de chaque étude, prendre à chaque fois d'autres mesures. Il appartient à chacun de prendre ses responsabilités. Je plaide pour une tolérance zéro.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- M. Koen Bultinck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aéroport régional de Courtrai-Wevelgem" (n° 17013)

- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les aéroports régionaux" (n° 17533)

02.01 Koen Bultinck (VB): L'aéroport régional de Courtrai-Wevelgem, qui n'est pas mentionné dans l'accord de coopération avec la Région flamande, ne peut pas faire appel aux contrôleurs aériens de Belgocontrol. Cette situation s'explique surtout par le fait qu'une directive européenne interdit à cet aéroport de recourir à ces services de Belgocontrol.

Quel est l'échéancier prévu pour l'étude de Belgocontrol qui a été annoncée pendant les discussions budgétaires? Qu'en est-il en ce qui concerne l'accord de coopération? Et le remaniement du contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol?

02.02 Roel Deseyn (CD&V): C'est un vieux dossier qui devrait être réglé une fois pour toutes au niveau fédéral.

Belgocontrol règle le trafic aérien civil à Zaventem et dans quatre aéroports régionaux. L'aéroport Courtrai-Wevelgem ne bénéficie toutefois pas de ses services.

Quels frais a consentis Belgocontrol par aéroport régional en 2007 et en 2008? Quelles recettes ont été réalisées en contrepartie?

Qu'en est-il des projets relatifs à la reconnaissance à part entière de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem? L'aéroport disposera-t-il à l'avenir de contrôleurs aériens de Belgocontrol? Il faut résoudre d'urgence le problème du financement.

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): En 2007, le coût des prestations de Belgocontrol aux aéroports régionaux d'Anvers, de Charleroi, de Liège et d'Ostende s'élevait à 20,1 millions d'euros. Sur cette somme, 16,9 millions d'euros des prestations ont été réalisées gratuitement en vertu de l'accord de coopération de 1989; le reste a été financé par les Régions. Il s'agissait de 5,6 millions d'euros pour Anvers, de 5 millions pour Charleroi, de 3,9 millions pour Liège et de 2,4 millions pour Ostende. En 2008, il s'agissait de 5,3 millions pour Anvers, de 6,4 millions pour Charleroi, de 4 millions pour Liège et de 2,6 millions pour Ostende.

Les prestations réalisées gratuitement ont été jusqu'à présent financées en grande partie par les recettes provenant des redevances de route, en vertu du subventionnement croisé.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la réglementation européenne interdit ce subventionnement croisé. Une nouvelle réglementation doit donc être élaborée à court terme. Différents scénarios de financement sont actuellement à l'examen et ils seront bientôt soumis aux intéressés dans le cadre d'une concertation. Le financement pourrait par exemple être supporté par les exploitants, les utilisateurs ou les deux.

L'aéroport de Courtrai-Wevelgem n'est pas mentionné dans l'accord de coopération de 1989. Des pourparlers ont déjà été menés sur les conditions de création de services de contrôle aérien et d'un espace aérien contrôlé pour cet aéroport. Belgocontrol entamera ce mois-ci une étude qui s'étalera sur quatre mois. Le financement de ces services dépendra de la solution qui sera trouvée pour le financement de Belgocontrol pour les services fournis aux aéroports régionaux.

02.04 Koen Bultinck (VB): Votre réponse à propos de l'étude est très concrète mais je reste sur ma faim en ce qui concerne la révision de l'accord de coopération. Une série d'éléments du contrat de gestion de Belgocontrol avec l'État fédéral doivent aussi être rectifiés. Je resterai attentif à ce dossier.

02.05 Roel Deseyn (CD&V): Cette réponse constitue un vrai changement de cap. Pour la première fois, un secrétaire d'État à la Mobilité s'engage sur le principe selon lequel Courtrai-Wevelgem a sa place dans la liste.

Le secrétaire d'État a parlé des scénarios de financement. Il existe peut-être un autre régime logique pouvant offrir des chances de démarrage à un aéroport de plus petite taille, éventuellement avec une réduction progressive de certaines subventions de l'État. Je crains qu'en reportant tous les coûts sur les exploitants ou sur les clients, on crée de graves difficultés pour de nombreuses activités économiques à l'aéroport en question.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le déraillement d'un train à Mons" (n° 17021)**
- **Mme Ine Somers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de**

train à Mons" (n° 17073)

- **M. David Lavaux** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les causes du déraillement d'un train en gare de Mons" (n° 17256)

- **M. Jan Mortelmans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire en gare de Mons" (n° 17353)

- **M. Éric Thiébaut** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déraillement d'un train en gare de Mons" (n° 17655)

Le **président**: La question n° 17073 de Mme Ine Somers est retirée.

03.01 Patrick De Groote (N-VA): Le 19 novembre 2009, une accompagnatrice de train est décédée à la suite du déraillement d'un train au moment de l'entrée en gare de Mons sur la ligne Tournai-Charleroi. Le train s'est arrêté à cinq mètres d'un groupe de maisons.

Le rapport d'enquête préparatoire officiel a déjà révélé quelques éléments: le train roulait à 142 km à l'heure et la signalisation présentait un défaut mécanique. Ceci me laisse un sentiment d'amertume car M. Vanackere avait précisé, il y a quelques semaines, en réponse à une question relative aux cabines de signalisation non sécurisées et sans surveillance, que tout était alors sécurisé. Selon les informations fournies alors, le non-fonctionnement des signaux entraînerait l'enclenchement de protections, processus qui engendrerait des désagréments sans provoquer toutefois de réel danger.

Pourquoi le train roulait-il si rapidement au moment de l'entrée en gare? Pourquoi les signaux indiquant la vitesse de 60 km à l'heure n'ont-ils pas fonctionné? Ne fonctionnaient-ils pas depuis longtemps? De tels problèmes de signalisation se produisent-ils souvent? Quelles sont les conclusions et quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il?

03.02 David Lavaux (cdH): L'accident en gare de Mons en novembre dernier délie la colère des conducteurs de trains. L'erreur est humaine mais les infrastructures, hormis les TGV, ne disposent pas de l'équipement nécessaire en matière de sécurité. Infrabel installe actuellement un système de contrôle de la vitesse prévoyant l'équipement de 80 % du parcours à risque d'ici 2015.

Pourquoi ce délai est-il si long?

Quel est le dispositif installé et quelles sont les échéances d'installation?

Dans la mesure où les conducteurs sont actuellement formés sur des locomotives mieux équipées mais où, dans la pratique, ils seront contraints d'utiliser un autre matériel, n'y a-t-il pas là un défaut de stratégie?

Quels sont les équipements actuellement installés sur les locomotives?

Quel est l'agenda des modifications prévues?

Y a-t-il un groupe de travail Infrabel-SNCB ayant pour objet la coordination des mesures de sécurité?

03.03 Jan Mortelmans (VB): Le SPF Mobilité et Transports est apparemment compétent aujourd'hui pour les enquêtes réalisées en cas d'accidents ferroviaires. Cette enquête est-elle entièrement terminée?

Comment l'accident a-t-il pu se produire? Grâce à quelles mesures avez-vous l'intention d'éviter ce type d'accidents dans le futur?

03.04 Éric Thiébaut (PS): L'accident de train survenu en gare de Mons est un des pires drames qu'ait connu cette gare!

Pourriez-vous nous expliquer les circonstances précises de l'accident?

Les infrastructures inadéquates en sont-elles en partie responsables?

Quelles dispositions comptez-vous prendre?

Un audit sur la fiabilité de l'équipement du rail est-il envisageable?

03.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Avant toute chose, je rappelle à M. Mortelmans que la Chambre a adopté les quatre premières lois relatives à la redistribution des compétences dans le transport ferroviaire. L'initiative politique a donc été prise mais l'aspect juridique n'est pas encore entièrement réglé.

(En français) Nous sommes profondément attristés par les conséquences tragiques de ce regrettable accident. Les pensées du gouvernement vont aux victimes et aux familles des victimes.

L'enquête judiciaire suit un cours normal. Aucune conclusion ne peut encore être tirée quant aux causes réelles de l'accident. Je m'abstiendrai de tout autre commentaire pour l'instant.

Infrabel et la SNCB collaborent activement à l'enquête judiciaire.

Les premières constatations d'Infrabel ont montré que la signalisation était conforme aux prescriptions. L'instrument d'aide à la conduite "crocodile" ne fonctionnait par contre pas normalement et n'a pu attirer l'attention du conducteur sur le franchissement d'un signal de limitation de vitesse. Infrabel a pris toutes les mesures nécessaires pour sa réparation. Le règlement en matière d'exploitation de l'infrastructure, le fameux RSEIF, précise que "les dispositifs d'aide à la conduite ne sont pas des systèmes de sécurité (...). Le conducteur est responsable de l'observation visuelle des signaux et du respect de leur indication."

Les accidents et incidents graves affectant la sécurité de l'exploitation ferroviaire font l'objet d'investigations complémentaires par l'organe d'enquête autonome mis en place au sein du SPF Mobilité et Transports.

Les moyens adéquats ont été mis en œuvre sans délai. Toutefois, ce ne sera que lorsque les éléments saisis par le parquet seront disponibles qu'il sera possible, si nécessaire, de proposer des recommandations en vue de minimiser les risques d'accident.

L'amélioration de la sécurité de l'exploitation ferroviaire reste un objectif prioritaire du gouvernement. Tous les moyens sont et seront mis en œuvre pour qu'il en soit bien ainsi. Par exemple, Infrabel déploie le système TBL1+ de protection de la marge des trains. Il couvrira 50 % du réseau en 2011 et 80 % en 2013. Ce système offrira une fiabilité accrue. De plus, lorsqu'un train franchira un feu rouge, le système procédera à un freinage d'urgence automatique. Ce dispositif est une première étape dans l'implantation du système européen ECTS qui permettra une surveillance continue de la vitesse des convois.

Le plan d'urgence a parfaitement fonctionné.

L'excellente collaboration entre les TEC de Mons et la SNCB a permis de limiter au minimum les inconvénients pour les voyageurs.

De son côté, le groupe SNCB a pris à sa charge tous les frais médicaux en attendant que les responsabilités soient définitivement établies et a également mis à disposition une cellule d'assistance psychologique et sociale.

03.06 Patrick De Groote (N-VA): L'élément le plus important est que nous puissions tirer des conclusions définitives et prendre des mesures. Je me réjouis que le secrétaire d'État annonce déjà quelques mesures, comme l'instauration du système ECTS mais les notes politiques de la SNCB semblent indiquer que plusieurs problèmes importants se posent: les conditions climatiques, la sécurité, les procédures de départ, les cabines de signalisation et la ponctualité. Il faut s'attaquer à toutes ces priorités une bonne fois pour toutes et renforcer dès lors la confiance du public dans les chemins de fer.

03.07 David Lavaux (cdH): Notre but n'est pas d'imputer la responsabilité à quiconque. L'important est de tirer des conclusions pour que ce phénomène ne se reproduise plus.

J'ai pris acte des investissements qui vont être consentis pour améliorer la sécurité. J'espère qu'ils se concrétiseront dans un délai le plus court possible.

03.08 Jan Mortelmans (VB): Nous devons effectivement tirer des leçons des événements et attendre encore un peu. Il serait toutefois utile de consacrer un débat global à la sécurité ferroviaire en commission dans quelques mois. Lors des débats en commission relatifs à l'accident de Pérot, le secrétaire d'État avait en effet annoncé plusieurs mesures. Il est très important de disposer d'une évaluation de ces mesures.

03.09 Éric Thiébaud (PS): En effet, au-delà de la recherche des responsabilités, l'important est de tirer des conclusions pour l'avenir. Dans votre réponse, vous parlez de la mise en œuvre d'un système de freinage

automatique, c'est très intéressant.

03.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): M. Mortelmans citait l'accident de Pécrot. C'est l'impossibilité de freiner le train au départ d'un point central qui a empêché d'éviter cette collision. L'enquête en cours doit nous apprendre comment certains accidents peuvent encore se produire malgré les précautions prises.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **M. Jan Jambon au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 17036)**

- **M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les résultats de l'audit sur le fonctionnement de Belgocontrol" (n° 18162)**

04.01 Jan Jambon (N-VA): L'audit réalisé chez Belgocontrol devait normalement s'achever le 15 décembre. Le rapport définitif est-il disponible et sera-t-il présenté à la Chambre? Dans la négative, un rapport intermédiaire a-t-il déjà été rédigé? Le secrétaire d'État peut-il nous en présenter les lignes de force ainsi que les conclusions?

04.02 David Lavaux (cdH): En octobre dernier, je vous interrogeais sur les inquiétudes des contrôleurs aériens de Belgocontrol, qui accusaient leur direction d'une surcharge de travail et menaçaient de prolonger la grève du 25 septembre 2009.

Vous avez rencontré les parties concernées, qui ont renoué avec la concertation.

D'après vous, les tensions résultaient surtout de malentendus entre la direction et le personnel. Ces malentendus, combinés à la préparation d'un prochain contrat de gestion, vous ont décidé à commander un audit sur la politique mise en œuvre au sein de Belgocontrol.

Les résultats de cet audit devaient vous parvenir en décembre. Les avez-vous reçus? Pouvez-vous nous les commenter? Quelles initiatives vous inspirent-ils? Enfin, cet audit influencera-t-il la préparation du prochain contrat de gestion?

04.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'audit portant sur la stratégie et le fonctionnement de Belgocontrol vient de m'être promis pour la mi-janvier.

J'y attache beaucoup d'importance en raison, d'une part, de la grogne au sein du personnel de Belgocontrol et, d'autre part, du fait que les tarifs pratiqués par Belgocontrol ne comptent assurément pas parmi les plus bas d'Europe de l'Ouest. Paradoxalement, Belgocontrol prétend être en butte à de grosses difficultés financières. D'où ma décision de soumettre sa gestion interne à un audit sérieux. Nous devons faire comprendre à Belgocontrol dans quel sens nous souhaitons le faire évoluer.

La Commission européenne veut mettre en place un espace aérien unique global, ce qui impliquera la nécessité de prévoir une répartition des tâches. Pour ma part, je voudrais que Belgocontrol soit à même de jouer réellement un rôle à l'avenir sur la base d'une comparaison entre le coût et la qualité des produits.

Le but visé est que les résultats de cet audit débouchent sur des propositions de trajet appelées à consolider sa compétitivité. Ces résultats devront servir de base à la conclusion du troisième contrat de gestion au printemps.

Je présenterai devant votre commission les nouvelles mesures que je compte proposer pour faire en sorte que la Belgique joue un rôle au sein du FABEC ou d'une entité plus large.

04.04 Jan Jambon (N-VA): J'ai ouï dire que le secrétaire d'État avait reçu un rapport intermédiaire.

Il nous a annoncé son intention de présenter au Parlement ses options politiques relatives au nouveau plan de gestion mais non les résultats proprement dits de l'étude réalisée. Je le déplore car il y a une différence entre prendre connaissance d'un audit et examiner les conclusions de cet audit. Nous serait-il possible d'examiner l'audit lui-même?

04.05 David Lavaux (cdH): Nous serons attentifs à la traduction que vous en ferez de votre analyse dans le contrat de gestion. J'espère que vous réussirez à apaiser les tensions avec le personnel, à assurer la viabilité financière de Belgocontrol et à la renforcer dans le cadre européen.

04.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): M. Lavaux, la viabilité financière de l'entreprise est une chose, en assurer l'avenir en est une autre. Assurer la viabilité sous-entend que le secteur public est prêt à affecter des ressources. Parfois, il faut réfléchir autrement!

(*En néerlandais*) Mon souhait est de tirer de cet audit des conclusions politiques et des conclusions concernant la gestion de Belgocontrol. Il n'entre pas dans mes intentions d'empêcher M. Jambon de prendre connaissance de cet audit mais je ne veux pas mener ces négociations sur la base d'éléments publics. Votre commission recevra ces informations en temps opportun.

L'incident est clos.

05 Question de M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie après un accident avec blessés" (n° 17083)

05.01 Roland Defreyne (Open Vld): La sécurité routière constitue à juste titre une mission de base de la police. La conduite en état d'ébriété en combinaison avec les excès de vitesse constitue une des principales raisons des accidents entraînant des lésions corporelles.

En 2007, 49 % des conducteurs impliqués dans des accidents entraînant des lésions corporelles ont été soumis à des contrôles d'alcoolémie. En 2003, ce chiffre ne s'élevait encore qu'à 27 %. La moitié des conducteurs concernés n'est donc toujours pas contrôlée.

Le secrétaire d'État estime-t-il qu'un contrôle d'alcoolémie doit être effectué d'office lors d'un accident entraînant des lésions corporelles? Dans quel délai ce contrôle peut-il être rendu obligatoire? S'il ne partage pas mon avis, pourrait-il motiver son point de vue?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En vertu de la loi relative à la police de la circulation routière, toute personne impliquée dans un accident *peut* être soumise à un contrôle d'alcoolémie. La circulaire COL 08/2006 du ministre de la Justice et du Collège des procureurs généraux, entrée en vigueur en mars 2006, oblige la police à soumettre tout conducteur impliqué dans un accident de roulage à un contrôle d'alcoolémie. Cette obligation explique l'augmentation du nombre de contrôles de 27 à 49 %.

Si des conducteurs sont amenés à un hôpital, en cas de décès ou si d'autres circonstances entravent la réalisation du contrôle, celui-ci n'est toutefois pas réalisé. C'est la raison pour laquelle la loi du 31 juillet 2009 relative à l'introduction des tests salivaires en matière de drogues dans la circulation autorise également qu'un prélèvement sanguin soit réalisé par la suite.

05.03 Roland Defreyne (Open Vld): Cette réponse me satisfait.

L'incident est clos.

06 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction des quads" (n° 17139)

06.01 Xavier Baeselen (MR): Le problème d'une meilleure réglementation de la circulation des quads dans nos communes a déjà été évoqué. En effet, certaines villes désirent les interdire. Vous aviez répondu que le quad n'était pas une catégorie en soi, mais dépendait soit de la réglementation des motos, soit de la réglementation des voitures; vous aviez annoncé la création d'une catégorie spécifique dans le Code de la route et d'un panneau de circulation propre. Où en êtes-vous?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): À l'heure actuelle, selon ses caractéristiques techniques, un quad est soit une motocyclette, soit un quadricycle à moteur, soit un tracteur agricole. En raison de ces diverses caractéristiques et des autorisations différentes, il n'est pas opportun de les regrouper en une seule catégorie. Il n'existe pas de panneau concernant les quadricycles à moteur, groupe le plus nombreux et faisant l'objet de la plupart des critiques des responsables des villes et communes. Les autres catégories disposent d'un panneau spécifique. Mon administration travaille actuellement au développement

d'une telle signalisation et, dans la nouvelle législation sur la circulation routière, des dispositions spécifiques seront prises pour ces véhicules.

L'incident est clos.

07 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité active des véhicules" (n° 17140)

07.01 Xavier Baeselen (MR): La sécurité active, qui fait usage de la technologie pour éviter l'accident, semble être une piste intéressante, notamment pour mieux maîtriser la fatigue et la déconcentration. Les outils de régulation de la vitesse ou de la communication route-véhicule peuvent également contribuer à limiter le nombre d'accidents.

Prévoyez-vous, avec votre collègue de la Politique scientifique, d'encourager la recherche et le développement de logiciels visant à éviter des accidents grâce à des corrections d'erreurs de conduite?

Des primes sont-elles envisagées pour inciter à l'acquisition de véhicules disposant de technologies avancées de sécurité?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les développements concernant de nouveaux véhicules se font généralement aux niveaux européen et international, dans le cadre d'une harmonisation en constante évolution. La Belgique y participe activement.

Le contenu des programmes-cadres de recherche européens est défini par la Commission, en accord avec les États membres. Ces programmes sont ouverts à toutes les institutions, tous les entrepreneurs et tous les centres de recherche en Europe. L'ITS, *Intelligent Transport Systems*, par exemple, se réfère à des technologies d'information et de communication visant à rendre le trafic plus sûr, plus efficient, plus fiable et plus écologique.

Aucune prime n'est prévue à l'heure actuelle. Les constructeurs doivent être encouragés à fournir les dispositifs de sécurité actifs et passifs dans leur version standard, ce qui devient possible par la continuité des projets tant au niveau européen qu'international, et qui mènent à des règlements contraignants. Le consommateur doit s'informer concernant les modèles équipés de dispositifs de sécurité, par exemple en se renseignant sur l'Euro NCAP (*European New Car Assessment Program*).

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les plaques minéralogiques européennes" (n° 17141)**
- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dissensions au sein du gouvernement au sujet de la couleur des plaques minéralogiques" (n° 17354)**
- **M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la plaque minéralogique européenne" (n° 17569)**
- **M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le prix de la plaque d'immatriculation européenne" (n° 17712)**

08.01 Xavier Baeselen (MR): Où en est le dossier des plaques minéralogiques européennes, sur le plan des procédures? Quand peut-on espérer la mise en circulation sur nos routes de véhicules immatriculés avec les nouvelles plaques?

08.02 Jan Mortelmans (VB): Nous avons déjà eu un échange de vues à ce sujet lors de la discussion du budget. Des changements sont-ils encore intervenus en la matière?

08.03 Paul Vanhie (LDD): J'ai également déjà posé ma question au cours de la discussion du budget. Où en est ce dossier? Va-t-on tenir compte des détaillants?

08.04 Bruno Stevenheydens (VB): Lors de la discussion de la note de politique générale, le secrétaire d'État avait déclaré que la nouvelle plaque d'immatriculation coûtera environ 20 euros. La rétribution pour l'immatriculation a été supprimée en 2006. Quelle procédure est suivie dans les autres pays? Pourquoi une nouvelle rétribution est-elle demandée?

08.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Un débat sur la couleur de la plaque d'immatriculation européenne a effectivement eu lieu au sein du gouvernement. La décision définitive sera prise bientôt lors de l'attribution du contrat de concession.

(*En français*) Le changement de couleur proposé doit améliorer la lisibilité des plaques afin de permettre une meilleure identification et un renforcement de la sécurité routière. Ceci favorisera une meilleure détection des véhicules volés, des véhicules non assurés et des véhicules n'ayant pas été présentés au contrôle technique.

(*En néerlandais*) L'objectif est de rendre aussi fiable que possible le réseau dont dispose la police pour contrôler la circulation.

La production et l'envoi des plaques d'immatriculation engendre évidemment un coût. Jusqu'à présent, l'inscription était gratuite, ce qui signifie en fait que le contribuable paie à la place de l'automobiliste.

La plaque d'immatriculation à l'arrière du véhicule délivrée par l'administration publique restera obligatoire. En ce qui concerne la reproduction des plaques, le conducteur pourra s'adresser aux détaillants. Nous avons cependant l'intention de fixer des normes minimales pour la qualité des plaques.

08.06 Xavier Baeselen (MR): Quand donc l'opération sera-t-elle lancée?

08.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Je souhaiterais lancer le tout pour le 1^{er} juillet, date à laquelle la Belgique assumera la responsabilité de la présidence européenne.

08.08 Xavier Baeselen (MR): Une date symbolique.

Le **président**: Vous pourriez réserver le premier exemplaire à M. Van Rompuy, président du Conseil européen.

08.09 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Oui, s'il dispose d'une voiture immatriculée en Belgique.

08.10 Jan Mortelmans (VB): Aucune décision n'a encore été prise concernant la couleur. Je propose un compromis, à savoir une plaque noire et jaune. Cette discussion prouve que dans ce pays, aucun dossier n'échappe à l'aspect communautaire.

08.11 Paul Vanhie (LDD): Je remercie le secrétaire d'État de prendre en considération nos préoccupations concernant les détaillants.

08.12 Bruno Stevenheydens (VB): La redevance à l'immatriculation a été supprimée en 2006. La future plaque européenne coûterait 20 euros alors que dans le commerce de détail, son prix serait nettement moindre.

08.13 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Ce prix inclut les coûts de production, l'expédition et les frais administratifs. J'estime que les services spécifiques doivent être payés par le client lui-même et non par une administration anonyme.

08.14 Bruno Stevenheydens (VB): Nous assisterons dès lors au rétablissement d'une redevance pourtant supprimée en 2006 à grand renfort de communication.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,

sur "le trafic illégal de plaques Z" (n° 17159)

09.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dans le Hainaut, et particulièrement dans la région du Centre, un trafic illégal de plaques Z semble se développer. Des garagistes proposeraient la location de véhicules à des particuliers en défaut d'immatriculation pour leur permettre de passer au contrôle technique. Cette pratique favorise le marché noir de la voiture d'occasion. Vous avez demandé aux responsables du contrôle technique de vérifier que l'identité du conducteur correspond à celle référencée pour la plaque d'immatriculation. Or, n'étant pas assermentées, ces personnes n'ont pas autorité pour effectuer un tel contrôle.

Comment les contrôleurs techniques doivent-ils agir? Pourriez-vous prévoir une amélioration du dispositif anti-fraude par arrêté royal?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les contrôleurs techniques demandent aux personnes présentant un véhicule muni de plaques "marchand" la preuve qu'elles sont titulaires de cette plaque ou préposés du titulaire dans le cadre d'une entreprise. Il ne s'agit donc pas d'un contrôle d'identité proprement dit.

Si le titulaire de la plaque Z ne correspond pas, le véhicule est refusé au contrôle technique; si une plaque est représentée par des conducteurs différents, le Centre de contrôle technique peut appeler la police. Certaines stations de la région dont vous parlez ont, d'ailleurs, développé des collaborations avec la police dans ce cadre.

09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Une collaboration avec la police rencontre mon attente.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conditions de formation à la conduite automobile" (n° 17162)**
- **Mme Françoise Colinia au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du permis de conduire B" (n°s 17200 et 17322)**

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Le 11 novembre, un jeune homme de 22 ans, qui apprenait à conduire en filière libre, a renversé et tué deux étudiantes à vélo et en a blessé très grièvement une troisième à Oosterzele. Il était sous l'influence de l'alcool et roulait à une vitesse excessive, mais a été libéré sous conditions le même jour.

Cela pose la question de la formation en filière libre: certains dénoncent le monopole des auto-écoles, d'autres craignent la suppression de la filière libre. Est aussi remis en question le raccourcissement de la durée d'apprentissage, depuis 2006.

Je vous ai déjà interpellé sur le manque de moniteurs auto-école. Comptez-vous réformer la formation à la conduite afin de faire de nos conducteurs des personnes aguerries au volant de leur véhicule? Comptez-vous réglementer la durée, la forme, les conditions de formation des candidats au permis de conduire? Comment comptez-vous améliorer le nombre et la qualité des moyens d'apprendre à conduire: comptez-vous mixer les différentes formes d'apprentissage afin de sécuriser au maximum cette formation?

Vous avez annoncé le 12 novembre attendre l'avis d'un comité de réflexion (voir *Compte rendu analytique* 52 PLEN 120, p. 17). Avez-vous maintenant des réponses?

10.02 Françoise Colinia (MR): Le 12 novembre dernier, vous avez évoqué votre volonté de réformer le permis de conduire B. Vous avez émis l'idée que tout candidat au permis devra passer par une formation de base donnée par des professionnels. Cette décision ne va-t-elle pas amener un monopole des auto-écoles? Les chiffres prouvent-ils que les personnes qui suivent leur formation en auto-école ont moins d'accidents que celles qui passent par la filière libre? Avoir recours à une auto-école pour passer son permis de conduire engendre un coût qui n'est pas supportable pour tout le monde. Avez-vous envisagé de réduire le coût des cours de conduite?

Après avoir suivi cette formation donnée par des professionnels, vous proposez que les apprentis

conducteurs soient accompagnés par des personnes qui répondent à certains critères. Comment comptez-vous contrôler ces accompagnateurs alors que les centres d'examen ne peuvent pas répondre à la demande?

10.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): La plupart des autres pays européens obtiennent de meilleurs scores en matière de sécurité routière que notre pays. Or, la Belgique est un des seuls, sinon le seul, à avoir un système de filière libre par lequel on n'est pas obligé de suivre des cours en auto-école. Je ne plaide pas ici en faveur des auto-écoles, mais d'une formation de base professionnelle.

Je crois à la complémentarité de la formation professionnelle et de la filière libre. Je me base sur les recherches au niveau européen, notamment sur la formation des jeunes à une conduite sûre et sociale, défensive, économique et écologique. Je propose de prendre ce qui fonctionne bien dans les autres pays en la matière.

Selon moi, la formation de base doit être entre les mains de professionnels. Certains acquis en matière de conduite défensive ne peuvent être donnés d'une façon professionnelle et pédagogique que par des spécialistes.

J'ai l'impression que le débat sur la formation à la conduite est souvent réduit à ses aspects purement financiers. L'investissement dans une bonne formation, pour toute la vie, est considéré comme superflu alors que l'acquisition d'une voiture, avec parfois des accessoires coûteux, le paiement de la taxe de circulation et de la prime d'assurance ne posent pas problème.

On parle du monopole des auto-écoles, mais le secteur est complètement libéralisé: toute personne qui satisfait aux critères d'agrément peut ouvrir une auto-école! Si on parle d'une entente sur les prix, il revient aux autorités compétentes de remédier aux abus, tout en supposant que le coût d'exploitation doit être identique pour le secteur.

Il est trop tôt pour déterminer les modalités de cette réforme à la formation à la conduite. Un groupe de travail doit les élaborer en tenant compte des conséquences.

10.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Votre réflexion n'est pas encore arrêtée. Nous aurons probablement l'occasion de vous ré-interpeller à ce sujet.

10.05 Françoise Colinia (MR): Qu'en est-il du contrôle et du nombre des accompagnateurs?

10.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Je souhaite un nombre très limité de personnes, qui ont de l'expérience et les qualités requises pour être accompagnateurs. Je ne suis en faveur d'une formation complète ni par les auto-écoles ni par la filière libre, mais pour un mélange des deux avec une formation de base, complétée par des personnes qui bénéficient d'une expérience et peuvent indiquer aux jeunes apprentis les dangers du trafic.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux résultats du groupe d'experts chargé de revoir les normes de vent et le tracé des routes aériennes de l'aéroport de Bruxelles National" (n° 17472)

- **M. Bart Laeremans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les propositions annoncées en matière de changements de procédure et l'étude sur les normes de vent pour le trafic aérien à Zaventem" (n° 18213)

11.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): En décembre 2008, vous aviez publié sur votre site les résultats d'une étude portant sur les normes de vent et leur impact sur la sécurité, l'utilisation des pistes et les nuisances sonores. Ces résultats devaient être soumis au Conseil des ministres en septembre 2009.

Connaissant l'augmentation du trafic sur la piste 02/20 et sur base de cette étude, avez-vous pris une décision?

Y aura-t-il concertation? Le Parlement pourra-t-il en débattre? Quel est votre programme pour 2010?

Président: Jef Van den Bergh.

11.02 Bart Laeremans (VB): Le 21 octobre 2009, le secrétaire d'État a déclaré que la commission chargée d'élaborer les modifications de procédure pour l'aéroport de Zaventem était en train de rédiger son rapport final. Il a ajouté qu'un bureau d'études international s'attelaient en ce moment à finaliser le rapport sur les normes de vent et à formuler des recommandations.

Le secrétaire d'État a-t-il déjà reçu ces rapports et ces recommandations? Les parlementaires pourraient-ils prendre connaissance du contenu de ces rapports? Quelles conclusions le secrétaire d'État tire-t-il de ces rapports? Le Conseil des ministres s'est-il déjà penché sur cette question?

11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Cette étude établit différentes recommandations à propos desquelles le gouvernement ne s'est pas encore prononcé.

(*En néerlandais*) Ce dossier extrêmement délicat du point de vue politique constitue le volet final de l'ensemble des réformes réalisées à l'aéroport de Zaventem et alentour. Je suis déterminé à enregistrer des progrès par rapport à la situation précédente.

M. Laeremans connaît les mesures qui sont d'ores et déjà en vigueur pour ce qui regarde le QC, les nuisances sonores nocturnes et l'utilisation des pistes. La détermination des itinéraires et des normes de vent devra constituer la touche finale d'une réforme globale dont la finalité est une utilisation objectivée de l'espace aérien. J'ai l'intention de rendre progressivement obligatoires de nouvelles techniques telles que l'approche en descente continue et la navigation de précision. Ces techniques peuvent être utilisées avec les avions modernes mais elles ne pouvaient l'être avec les anciens modèles d'appareils.

Mon objectif est de présenter au gouvernement l'ensemble de ces mesures sous la forme d'un paquet mais avant, je veux avoir des garanties suffisantes qu'elles seront acceptées. Dans l'intérêt de la viabilité aux alentours de l'aéroport, j'ai l'intention de prévoir une répartition aussi objective que possible de l'utilisation de l'espace aérien dans l'environnement immédiat de l'aéroport, en faisant abstraction autant que possible de tout ce qui est lié directement ou indirectement au syndrome de Nimby. Des contacts discrets ont été établis. J'espère parvenir à ce qu'un consensus politique puisse se dégager concernant la proposition finale que je compte déposer prochainement. Il ne pourra résulter du résultat final aucun avantage ni inconvénient particulier pour qui que ce soit. L'ensemble de cette réforme devra fournir l'occasion de réduire substantiellement le nombre de réactions d'insatisfaction.

(*En français*) L'exploitation d'un aéroport est toujours accompagnée de nuisances. Les riverains ont le désavantage de l'avantage d'être proches de l'aéroport. Je ferai tout ce qui est possible pour arriver à un équilibre raisonnable.

11.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): S'il existait des règles objectives de répartition, je les accepterais mais, pour le moment, il n'y a aucune concertation et la situation des vols est incompréhensible. Actuellement, sans vent, le trafic est quand même renvoyé sur la piste 02/20. Je suis très intéressée d'entendre que vous cherchez d'autres méthodes pour diminuer les nuisances. Le mieux est effectivement de travailler à la source.

Vous pourriez accepter une concertation avec la Région wallonne et le Brabant wallon!

11.05 Bart Laeremans (VB): Une répartition objective relève de l'intérêt général et de l'intérêt de l'aéroport et des riverains. Ce n'était pas le cas jusqu'à présent. Si des normes de vent sont appliquées, une répartition objective peut être totalement annulée en volant contre le vent par exemple. Le système actuel est par ailleurs irrationnel pour de nombreux aspects que nous espérons voir rectifiés. Pour le décollage par exemple, les appareils font un grand tour autour de Bruxelles et pour l'atterrissage, des procédures sont appliquées pour éviter Bruxelles.

Quand toutes ces procédures seront-elles soumises au gouvernement? Le secrétaire d'État a manifestement reçu les rapports. Pouvons-nous consulter ces documents? Nous voulons en vérifier l'objectivité. Il est inadmissible que des parlementaires restent dans l'incertitude pendant plusieurs semaines alors que ces études sont disponibles. Comment la transparence sera-t-elle organisée?

11.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Dès que j'aurai obtenu le consensus voulu, je vous fournirai des explications sur la base des études réalisées.

11.07 Bart Laeremans (VB): Et qu'en est-il du droit de consultation?

11.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je commenterai clairement les éléments, provenant des études, que j'ai jugés utiles.

11.09 Bart Laeremans (VB): Il me semble quand même logique que nous puissions consulter l'étude dans son intégralité et qu'aucun élément ne reste secret. J'estime que la transparence doit être absolue dans ce dossier.

11.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Vous menez une politique du secret totalement déplacée. Si vous cachez les choses, il ne faut pas vous attendre à ce que les gens se calment. Vous n'arriverez de la sorte à aucun consensus!

L'incident est clos.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme des examens de moniteurs auto-école" (n° 17172)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Il manque environ 350 moniteurs d'auto-école dans la partie néerlandophone du pays et 250 dans la partie francophone.

Les examens pour le brevet de niveau 2 qui concerne les moniteurs enseignant la conduite sont problématiques. Aux épreuves de théorie portant sur les articles du Code de la route viennent s'ajouter des épreuves de cours de la route ainsi qu'une épreuve sur la police des infractions routières mais aussi une épreuve mécanique, pour laquelle les enseignements préparatoires ne s'appuient sur aucun programme préétabli, ce qui revient à jouer à la loterie lorsqu'on postule.

Ajouté au fait que les épreuves de mécanique et celles du cours de la route se déroulent dans la même matinée, on ne peut pas dire que les conditions d'examen soient optimales, d'autant que les résultats des examens sont communiqués un mois après, ce qui ne laisse au candidat admissible que dix à quinze jours pour préparer son épreuve orale. C'est ainsi que cela se passe du côté francophone, les Flamands semblant avoir leurs résultats plus rapidement.

Le potentiel de six cents emplois à pourvoir ne saurait être négligé, d'autant que ces moniteurs apprendront à conduire notamment aux demandeurs d'emploi qui ont besoin d'un véhicule.

Comment comptez-vous agir pour réformer cet examen? Comptez-vous rationaliser les programmes et les épreuves demandées, de manière égale pour les francophones et les néerlandophones?

Comptez-vous augmenter en nombre et en lieux d'enseignement les formations préparatoires? Comptez-vous augmenter le nombre de sessions d'examens, à savoir une par trimestre?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): La jonction des épreuves Code de la route et mécanique correspond au fait que la formation préparatoire ne distingue pas ces deux matières.

Lorsque le candidat réussit ces épreuves, une convocation à l'épreuve orale est communiquée et ménage au minimum dix jours pour se préparer. En outre, l'épreuve orale porte sur les mêmes matières que l'épreuve écrite.

L'envoi du document par le secrétariat du jury d'examen est fait aussi rapidement tant du côté néerlandophone que du côté francophone et dépend de la communication des résultats des épreuves par les jurys, dont les membres ont des activités professionnelles qui les empêchent de faire parvenir les résultats dans la semaine.

Enfin, tant les jurys francophones que néerlandophones fonctionnent de la même manière.

Les matières prévues aux examens sont reprises dans l'annexe 2 de l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif à l'agrément des véhicules à moteur.

En 2008, les membres de tous les jurys se sont réunis pour discuter de l'opportunité de proposer des ouvrages de référence en mécanique mais n'ont retenu aucun des ouvrages examinés. Dans ces circonstances, la seule référence est l'enseignement préparatoire.

Quant aux examens, les questions ont été analysées afin de vérifier que leur niveau de difficulté était similaire dans les deux langues. Aucune différence fondamentale n'a été décelée.

Une augmentation du nombre des lieux d'enseignement n'est pas prévue à l'heure actuelle.

Actuellement, trois sessions d'examens sont organisées; c'est le nombre minimal prescrit par l'arrêté royal.

Ces sessions couvrent des périodes de quatre mois. Instaurer une session par trimestre amène un problème au niveau de la période des vacances de juillet/août. Cela laisse les six premiers mois de l'année pour organiser les deux premières sessions et les quatre derniers mois pour organiser les deux autres sessions. De plus, décembre étant une période de festivités, il s'agirait en pratique d'instaurer deux sessions sur une période inférieure à quatre mois. Dans ce cadre, il apparaît difficile de modifier le système actuel.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nous manquons toujours de six cents moniteurs d'auto-école, et ce dans une période de chômage important. J'espère que vous aurez l'occasion, avec les Communautés, de réfléchir aux moyens de résorber ce déficit.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence de réglementation de l'usage des paramoteurs" (n° 17173)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les paramoteurs sont des espèces de parachutes motorisés propulsés par une grande hélice et dirigés à l'aide de cordes de parachute. Leur lancement n'exige que quelques pas.

Actuellement, en l'absence de législation pour les paramoteurs, on peut décoller et atterrir où l'on veut à l'exception de la voie publique et des installations militaires. Aucune licence officielle de vol n'est demandée. Seule une assurance civile est obligatoire.

Ces engins sont néanmoins des moyens de transport et l'absence de maîtrise totale ou la non-fiabilité technique peuvent s'avérer dangereuses pour ceux qui les pilotent comme ceux qui se trouvent sur la terre ferme.

Envisagez-vous de légiférer en la matière? Comptez-vous mettre en œuvre une licence de vol avec cours et examen? Comptez-vous définir des espaces où ces engins volants peuvent ou non se poser en fonction des conditions de sécurité minimales requises?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Un projet de réglementation est en préparation au sein de l'administration. Son entrée en vigueur est envisagée en cours d'année. La réglementation comprendra des mesures dans le domaine des compétences des pilotes et de la qualité et de la sécurité du matériel volant. Elle comprendra également des dispositions relatives aux endroits où les paramoteurs peuvent décoller et atterrir et les zones de l'espace aérien où cette activité sera permise. Cela devrait résoudre le problème.

L'incident est clos.

Le président: Les questions n^{os} 17177 de Mme Jadin, 17187 de Mme De Bue et 17192 de Mme Lejeune sont reportées.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groote** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie" (n° 17358)
- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie pendant la période de fin d'année" (n° 17362)
- **M. Roland Defreyne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob annuelle" (n° 17497)

14.01 Patrick De Groote (N-VA): Il y a quelque temps, le secrétaire d'État avait annoncé que 180 000 contrôles d'alcoolémie seraient effectués entre le 27 novembre et le 11 janvier. Le syndicat de la police SLFP considérait ce chiffre irréaliste en raison de la pénurie de personnel et de moyens, plus particulièrement au niveau local.

Que pense le secrétaire d'État de cette réaction du syndicat de la police? Estime-t-il utile d'effectuer 180 000 contrôles au total? Comment cet objectif a-t-il été fixé? Quelle est la répartition de ce chiffre entre les niveaux local et fédéral? A-t-il fait l'objet d'une concertation préalable avec les représentants de la police et des objections ont-elles été émises à l'époque? Le secrétaire d'État s'est-il concerté avec la ministre de l'Intérieur à propos de la mobilisation des effectifs disponibles et des éventuelles heures supplémentaires?

Poser des questions permet parfois d'ouvrir les yeux des responsables sur certaines réalités. Ainsi, le secrétaire d'État a constaté avec sa collègue de l'Intérieur – et juste avant la réunion de commission au cours de laquelle ce sujet allait être évoqué – que la police manquait de moyens budgétaires et humains, décidant dans la foulée que la police fédérale de la route devait désormais vérifier l'alcoolémie des chauffeurs lors des divers contrôles qu'elle est amenée à effectuer.

14.02 Bruno Stevenheydens (VB): Au début du mois de décembre, le SFLP, le syndicat de la police, avait qualifié d'irréaliste l'objectif théorique de 180 000 contrôles de l'alcoolémie. Dans quelques jours, nous disposerons de tous les chiffres mais selon les syndicats de police, et selon la presse, des contrôles de ce type ont été effectués aux heures et aux endroits les plus improbables et non rentables dans le but d'atteindre à tout prix cet objectif. Comment se sont passées les relations avec le syndicat de la police? Une concertation entre celui-ci et la ministre de l'Intérieur a-t-elle eu lieu? Des problèmes identiques se sont-ils posés pendant la période de fin d'année en 2008?

L'Institut belge pour la Sécurité routière plaide qu'un automobiliste peut être ivre à tout moment de la journée. Or dans la note de politique générale, il est précisé que les contrôles de l'alcoolémie doivent être très ciblés. Si tous les contrôles étaient effectués chaque année suivant un schéma fixe de façon à ce que nous puissions les comparer entre eux, ça serait une excellente chose.

La semaine passée, la ministre nous a fait savoir que 3,7 % des 144 000 automobilistes contrôlés sont en défaut. L'année dernière, ce pourcentage était de 4,8 %. Une baisse sensible, semble-t-il, mais qui est peut-être attribuable uniquement aux heures et aux endroits où ces contrôles ont été effectués.

14.03 Roland Defreyne (Open Vld): La traditionnelle campagne BOB est un très bon moyen de faire baisser à long terme le nombre d'accidents de roulage. Les contrôles sont et demeurent efficaces. 180 000 automobilistes auraient été soumis à un contrôle de l'alcoolémie. Au début de la campagne, on a constaté une certaine grogne au sein des services de police parce que ces services ne disposent pas d'un nombre d'agents suffisant et qu'ils n'ont pas été autorisés à faire des heures supplémentaires.

Pourquoi n'a-t-on pas procédé au début à un peu plus de contrôles? Comment a-t-on fixé ce nombre de 180 000 automobilistes? A-t-il été tenu compte du fait que les services de police n'étaient pas autorisés à faire des heures supplémentaires? Quelles mesures pourrions-nous prendre pour faire baisser la pression que subissent les services de police?

14.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les contrôles de fin d'année sont planifiés en concertation avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, moi-même et les polices locale et fédérale. Une circulaire adressée aux parquets et à la police précise le nombre de tests d'alcoolémie à réaliser, les modalités relatives aux éthylotests et les poursuites.

Pour 2009-2010, nous nous sommes fixé le même objectif que l'an passé, à savoir 180 000 contrôles

d'alcoolémie. L'an passé, nous avons réalisé 173 434 contrôles.

Il y a en effet eu des appréciations négatives relatives au manque de moyens et de personnel, comme l'an passé. Néanmoins, le 11 décembre, 55 000 éthylotests avaient déjà été réalisés. En 2008, ce chiffre n'était que de 37 000. Le 28 décembre, 144 000 éthylotests avaient déjà été réalisés.

La campagne, qui a duré six semaines, est terminée aujourd'hui. Les chiffres définitifs sont actuellement traités. Je ne peux donc affirmer avec certitude que le nombre de 180 000 contrôles a effectivement été atteint. Il semble toutefois qu'un nombre plus important de tests ont peut-être été réalisés.

Il n'est probablement pas opportun d'évoquer des résultats biaisés lorsque 1 % des 180 000 contrôles effectués sont critiquables.

J'apprécie énormément le travail fourni par les polices locales et fédérale. Il n'est pas aisé d'organiser des contrôles d'alcoolémie en ces temps de restrictions budgétaires et dans de telles conditions atmosphériques. Je voudrais préciser à M. De Groote que nous avons décidé d'organiser désormais une campagne BOB 365 jours par an. Les chauffeurs seront ainsi invités à effectuer un test d'haleine même lors des contrôles de routine. D'ici le 7 février, nous rappellerons que les huit airbags d'une voiture ne sont guère utiles si le chauffeur n'est pas sobre.

14.05 Patrick De Groote (N-VA): L'organisation efficace des contrôles revêt une plus grande importance que l'augmentation de leur nombre ou qu'un quelconque objectif chiffré.

14.06 Bruno Stevenheijdens (VB): Je n'approuve pas la manière dont le secrétaire d'État relativise le fait qu'il n'y a probablement eu qu'un petit pour cent de contrôles inefficaces. Prenez par exemple la Flandre orientale où un contrôle supplémentaire a été effectué à la demande du gouverneur. 21 des 29 zones de police de cette province y ont participé, huit n'y ayant pas pris part. C'est plus qu'1 %, c'est même plus que 20 %. Nous devons à présent vérifier si la baisse du nombre de tests de l'haleine positifs n'est pas, tout simplement, la conséquence du grand nombre de contrôles inefficaces.

Il serait intéressant d'avoir un résumé des heures auxquelles tous les contrôles ont été effectués de façon à pouvoir comparer avec les années précédentes.

14.07 Roland Defreyne (Open Vld): La campagne BOB a une fois de plus prouvé son utilité. S'agissant de la baisse du nombre de contrôles positifs, qui est passé de 4,8 % l'an dernier à 3,7 % cette année, je voudrais savoir s'il s'agit d'une information diffusée par l'agence Belga. Cette baisse significative est réjouissante. Et nous ne pouvons que nous réjouir également du fait que dorénavant, des tests de l'haleine seront effectués lors de tous les contrôles de l'alcoolémie.

L'incident est clos.

15 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le prélèvement sur émissions de billets d'avion pour un fonds de solidarité" (n° 17444)

15.01 Xavier Baeselen (MR): La taxe de solidarité "Chirac", prélevée sur les billets d'avion pour alimenter un fonds de lutte contre le sida des nouveau-nés dans le tiers monde, aura été mise en place par trente pays fin 2010. Elle rapportera un milliard de dollars en trois ans.

La Belgique envisage-t-elle d'y adhérer? Porterons-nous le projet lors de la présidence belge de l'Union européenne?

15.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Mon administration est occupée à revoir les tarifs appliqués par la Direction générale du transport aérien (DGTA) pour les prestations des différents services qu'elle délivre au secteur aéronautique, en vue d'équilibrer ses dépenses.

La crise économique touche fort le secteur aérien, c'est pourquoi je n'envisage pas actuellement l'application de cette taxe, à moins qu'un consensus ne se dégage au niveau européen.

15.03 Xavier Baeselen (MR): C'est regrettable. Les pays qui ont appliqué cette taxe, d'à peine 1 à 3 euros selon les catégories de sièges passagers, connaissent la même situation économique que nous. On peut expliquer au consommateur le sens de cette noble cause et de cette solidarité par rapport à une situation

tragique, qui concerne principalement l'Afrique.

J'espère que d'autres ministres européens se montreront plus volontaires.

15.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Suivant qu'il s'agit d'un ticket en classe économique, business ou première classe, le montant peut devenir considérable.

Lorsque les Pays-Bas ont appliqué cette taxe, des centaines de milliers de passagers néerlandais ont changé leur fusil d'épaule et ont choisi de partir de l'aéroport de Zaventem. Le gouvernement néerlandais a alors décidé d'abolir cette taxe.

Je ne pense pas qu'il soit opportun d'appliquer une telle taxe dans un secteur qui connaît actuellement des difficultés considérables. D'autres secteurs peuvent être concernés par cette solidarité.

15.05 Xavier Baeselen (MR): Je ne pense pas qu'une taxe de quelques euros, supportée par le consommateur, puisse mettre en péril le secteur aérien si la mesure est prise au niveau européen.

J'aurais voulu que vous vous montriez plus volontariste pour convaincre les partenaires européens de le faire ensemble.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 17472 de Mme Snoy a déjà été abordée. La question n° 17531 de moi-même est transformée en question écrite. La question n° 17658 est reportée. .

16 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le paiement contraint de l'assurance transport lors de l'achat d'un billet chez Ryanair" (n° 17769)

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ryanair à Charleroi annonce la création de nouvelles lignes, ce qui ouvrira 75 nouveaux emplois directs et de 150 emplois indirects.

Voulant acheter un billet, j'ai cependant eu la surprise de voir qu'alors qu'auparavant, l'on pouvait choisir ou non de prendre une assurance en cochant ou décochant une case à cet effet, cette assurance fait désormais partie des taxes et frais facturés non modifiables. Il s'agit donc de vente forcée. En outre, cette compagnie facture l'achat en ligne comme celui au guichet.

Est-ce dû à une évolution dans la réglementation du transport aérien ou est-ce le résultat d'une décision unilatérale de Ryanair, plusieurs fois déjà mise en cause pour manque de transparence sur les prix, indiquant dans ses publicités le prix du billet non grevé des taxes d'aéroport dues? Si c'est le cas, comment comptez-vous mettre un terme à cette pratique?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Mes services ont vérifié le site de Ryanair et ont pu, sans trop de difficultés, cocher l'option "pas d'assurance voyage", située, alphabétiquement, entre les pays de résidence du passager. Cette assurance n'est pas obligatoire.

L'article 23 du règlement européen 1008, en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2008, impose aux compagnies aériennes d'afficher les prix des billets toutes charges et frais compris. Quant aux suppléments, ils doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque.

La nouvelle technique utilisée par Ryanair reste dans la marge d'interprétation de la réglementation. On ne peut que conseiller aux passagers de lire deux fois les conditions lors de la réservation.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Il vaudrait mieux une interprétation législative qui empêche Ryanair de se faufiler à travers la réglementation.

16.04 Patrick De Groote (N-VA): Ce que monsieur Flahaux signale ici, je l'ai constaté moi-aussi avant-hier au moment d'une réservation.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 17863 de Mme Vautmans est reportée. La question n° 17895 de monsieur Geerts est transformée en question écrite.

17 Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place d'une Banque-carrefour des informations aéronautiques" (n° 17911)

17.01 Paul Vanhie (LDD): Aucun protocole n'aurait été conclu entre la police fédérale, le département de la Défense et Belgocontrol en vue d'intervenir lorsqu'un pilote d'avion introduit un code d'alerte erroné. C'est la raison pour laquelle une banque-carrefour des informations aéronautiques serait mise en place par le comité ministériel du renseignement et de la sécurité par analogie au *Maritiem Informatiekruispunt*. Où en est-on? Qu'en est-il du financement et de l'effectif du personnel de cette nouvelle banque-carrefour?

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Je n'ai pas encore été invité à participer aux discussions en la matière organisées au sein du comité ministériel du renseignement et de la sécurité.

En revanche, je suis informé du fait que sur l'initiative du ministère de la Défense, une première réunion exploratoire concernant la banque-carrefour des informations aéronautiques a eu lieu le 15 octobre 2009 en présence des représentants du département de la Défense, de l'inspection de l'aéronautique, de la police fédérale, des douanes et du département de l'Intérieur. Il s'est avéré qu'il existe de nombreuses différences par rapport au problème dans le secteur maritime. Il conviendra donc de vérifier d'abord quelles informations sont essentielles et peuvent être consultées rapidement par les services respectifs. Dans un premier temps, on compte réaliser cet objectif par une amélioration structurelle de flux d'informations au sein de chaque organisation. Le groupe de travail se réunira de nouveau au printemps.

17.03 Paul Vanhie (LDD): Le Secrétaire d'État est responsable pour Belgocontrol. Il serait donc logique – par exemple quand un détenu s'évade avec l'aide d'un hélicoptère – qu'on puisse avertir tout de suite le ministère de la Défense et la police en appuyant sur un code. Mais cela suppose évidemment que monsieur Schouppe soit invité aux réunions de coordination.

L'incident est clos.

Le **président**: Ma question n°17928 est transposée en question écrite.

L'incident est clos.

18 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'étude de l'IBSR sur le comportement dans la circulation" (n° 17979)

18.01 Patrick De Groote (N-VA): L'Institut belge pour la Sécurité routière s'est penché sur les liens qui pourraient exister entre, d'une part, l'âge, le sexe et le domicile, et d'autre part l'alcool et la vitesse dans la circulation routière. Une différence subsiste toutefois entre certains profils et l'attitude adoptée au volant.

Quelles conclusions le secrétaire d'État tire-t-il de cette étude? Combien a-t-elle coûté? Il me revient qu'il s'agit d'un premier rapport. Cela signifie-t-il que cette étude sera réitérée ou que l'on s'interrogera sur d'autres types d'attitudes adoptées dans la circulation?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Depuis 2003, l'IBSR consacre tous les trois ans une étude à l'évolution des comportements, étude articulée autour d'un certain nombre de thèmes liés à la sécurité routière. Les résultats de cette étude pour 2009 – il s'agit de sa troisième édition – seront rendus publics dans le courant de l'année 2010. Aussi suis-je surpris que M. De Groote ait déjà pu prendre connaissance de tous ces éléments en lisant la presse.

Des études précédentes ont d'ores et déjà montré que les automobilistes ont une connaissance objective des causes principales des accidents de roulage et qu'ils comprennent parfaitement la nécessité de prendre des mesures dans le domaine de la sécurité routière. Seule l'attitude adoptée à l'égard des mesures

destinées à lutter contre le fléau de la vitesse inadaptée n'est pas unanimement positive. Le plus gros problème en ce qui concerne l'attitude des automobilistes belges se situe sur le plan du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif de se faire sanctionner.

Quasiment la moitié des automobilistes estiment que le risque de contrôle et de poursuite n'est pas élevé, sauf en ce qui concerne les excès de vitesse. Il faut en conclure que davantage d'efforts sont nécessaires pour accroître le risque de contrôle et de poursuite.

Dans ma note politique 2010, je plaide dès lors pour le renforcement des contrôles policiers en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues et le port de la ceinture de sécurité, mais aussi pour le traitement automatisé de l'encaissement des amendes de circulation par le biais d'un bureau de recouvrement et pour l'instauration du permis de conduire à points.

L'enquête représentative la plus récente où figurent des interviews d'automobilistes belges a coûté 78 185 euros.

18.03 Patrick De Groote (N-VA): Je suis à nouveau étonné que le secrétaire d'État s'émeuve du fait que je dispose d'informations à ce sujet. Les informations proviennent de M. De Dobbeleer, porte-parole de l'IBSR et figurent dans un article de presse du 30 décembre 2009. Dans un autre article, M. Tegenbos indique que les citoyens dont le comportement sur la route est correct habitent dans des pays où le risque de contrôle est élevé, comme les Pays-Bas, les États-Unis et le Canada. Le secrétaire d'État se rallie à cette constatation.

18.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je voudrais tout de même mettre les points sur les i. Dans l'article de presse en question, M. De Dobbeleer a réagi aux positions en conclusion d'une enquête réalisée par la VAB. Le rapport relatif à l'étude de l'IBSR sur le comportement dans la circulation n'a pas encore été publié.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le renforcement de la sécurité à l'aéroport national de Bruxelles" (n° 17986)
- **M. Peter Logghe** à la ministre de l'Intérieur sur "les scanners corporels dans les aéroports belges" (n° 17992)
- **M. Roland Defreyne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport national" (n° 18092)
- **M. Bart Laeremans** à la ministre de l'Intérieur sur "l'introduction de scanners corporels à l'aéroport de Zaventem" (n° 18139)
- **M. Jan Mortelmans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem" (n° 18187)

19.01 Xavier Baeselen (MR): Concernant les mesures de sécurité renforcées à l'aéroport de Bruxelles-National, je souhaiterais en connaître les modalités ainsi que leur coût et savoir qui va supporter ce dernier. Je suis favorable à l'utilisation des scanners corporels dans les aéroports. Actuellement, vous semblez adopter une attitude plus prudente que par le passé, évoquant un risque de conflit entre les législations européenne et belge.

Or, la législation européenne n'interdit pas l'utilisation de ces scanners.

Je rappelle que le principal argument, le respect de la vie privée, est facilement contournable puisque le choix est laissé au passager! Quel est l'état d'avancement de ce dossier au niveau européen et quelle est la position défendue par la Belgique?

19.02 Peter Logghe (VB): Que pense le gouvernement de l'instauration de scanners corporels dans les aéroports belges? D'aucuns invoquent le non-respect de la vie privée mais cet argument n'a manifestement pas été retenu aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne. Quel serait le coût de l'instauration de scanners corporels? Quand le gouvernement se prononcera-t-il?

Le **président**: Les questions n°18092 et 18139 de MM. Defreyne et Laeremans sont retirées.

19.03 Jan Mortelmans (VB): Brussels Airport a procédé récemment au licenciement de son chef de sécurité. On nous dit que cette décision serait totalement étrangère à l'incident, qui s'est produit il y a quelque temps, à l'occasion duquel un homme est parvenu à pénétrer à deux reprises dans l'aéroport. Où en est la radioscopie approfondie des systèmes de contrôle de sécurité de l'aéroport de Bruxelles en vue d'une adaptation du plan de sécurisation?

19.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (*en français*) À la suite de l'attentat du vol Amsterdam-Detroit du 25 décembre, des mesures de sécurité ont été imposées aux compagnies qui frêtent des vols vers les États-Unis. Ainsi, une fouille manuelle supplémentaire est réalisée, provisoirement et aux frais des compagnies, à Brussels-Airport, seul aéroport belge d'où partent des vols pour les États-Unis. Conformément à l'avis de l'OCAM (Organe de coordination pour l'analyse de la menace) les autres vols ne nécessitent pas d'autres mesures que celles, très sévère, déjà prévues par la réglementation européenne.

(*En néerlandais*) Le 7 janvier, la Commission européenne a convoqué une assemblée extraordinaire de l'Aviation Security Committee pour examiner les mesures de sécurité demandées par les États-Unis et les possibilités offertes par les nouveaux appareils de contrôle. En ce qui concerne le premier point, une position commune de l'Union européenne sera examinée le 14 janvier avec les États-Unis lors d'une réunion à Washington. En ce qui concerne les nouveaux appareils, dans le projet initial de règlement, l'Union européenne avait déjà retenu les scanners corporels comme l'un des moyens de contrôle des passagers. Alors que le Parlement européen s'y était opposé au nom du respect de la vie privée et pour des raisons de santé, de réglementation des bases de données et d'efficacité, il avait été convenu que les scanners corporels ne peuvent pour l'instant être utilisés pour l'instant que dans le cadre de projets pilotes ou à titre de mesure complémentaire. Lors de la réunion du 7 janvier, il a à présent été décidé de réexaminer les dossiers des scanners corporels pour utiliser ceux-ci éventuellement comme dispositifs de contrôle primaires, mais dans un cadre légal strict.

Le licenciement du chef de la sécurité de Brussels Airport est une mesure interne qui n'aurait aucun rapport avec une quelconque défaillance du système de sécurité ni avec des erreurs qui auraient été commises par la personne en question au niveau de la sécurisation aéroportuaire.

19.05 Xavier Baeselen (MR): Vous dites que la Belgique suivra avec attention le débat au niveau européen, mais vous ajoutez qu'à la condition d'avoir une position commune européenne et un cadre légal et réglementaire précis, vous êtes favorable à l'utilisation des scanners corporels, éventuellement de manière limitée. La position de la Belgique serait donc favorable s'il y a un cadre européen commun et une réglementation et des garanties légales: oui ou non?

19.06 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Ma réponse était claire: en cas d'accord au niveau européen, si les objections formulées sur le plan du respect de la vie privée et de la santé sont rencontrées et qu'un accord est conclu entre les États-Unis et l'Union européenne sur l'échange des données, je serais prêt à l'appliquer.

19.07 Xavier Baeselen (MR): Mais quelle position prendra la Belgique?

19.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): La Belgique demande une attitude commune de la part de tous les pays européens. Je ne me range pas d'office, comme suggéré par M. Logghe, du côté des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne. Je suis plutôt d'avis de suivre l'Allemagne et, en grande partie, la France pour examiner d'abord si le Parlement européen peut se rallier à la proposition, si les conditions susmentionnées sont remplies et si la Commission européenne suit la suggestion, avec l'accord du Parlement. Alors, nous le ferons.

19.09 Xavier Baeselen (MR): Cela laisse beaucoup de "si".

19.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Ce n'est pas parce qu'il neige en Grande-Bretagne que je dois faire sortir les engins en Belgique. La Commission européenne avait pris une décision au départ et nos collègues du Parlement européen ont répondu négativement.

Ils ont fixé les conditions, je m'y rallie. Ce faisant, même en Belgique, je devrai vérifier si notre législation nationale en matière de respect de la vie privée est appliquée ou non. C'est aussi simple que cela!

19.11 Xavier Baeselen (MR): Il est curieux qu'on ne demande pas si la fouille corporelle est de nature à respecter ou non la vie privée!

19.12 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Si une personne quitte la Belgique pour s'exposer sur une plage et estime ne pas pouvoir passer devant le scanner pour des motifs de respect de sa vie privée ...

19.13 Xavier Baeselen (MR): C'est son droit!

19.14 Peter Logghe (VB): J'en déduis donc qu'en l'absence d'un point de vue commun européen en la matière, il ne sera pas question de l'installation de scanners corporels dans notre pays. Quel est le coût de l'installation d'un tel système? Pourquoi l'impact de pareils scanners sur la législation belge relative à la protection de la vie privée n'a-t-il pas encore été étudié?

19.15 Jan Mortelmans (VB): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question relative au rapport d'audit concernant les mesures de sécurité à Brussels Airport.

19.16 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): À l'occasion de la visite de l'aéroport de Zaventem par une délégation américaine, nous avons proposé nos mesures de sécurité supplémentaires: la limitation des bagages à main à une seule pièce, l'obligation de se présenter trois heures avant le départ en vue d'une vérification approfondie des bagages et l'instauration d'un deuxième contrôle des personnes avant l'embarquement. Les Américains se sont déclarés d'accord. J'ai également exposé ma position relative au recours aux scanners corporels, qui est que la Belgique attendra la position européenne commune.

19.17 Jan Mortelmans (VB): Quid des lacunes au niveau de la sécurité que le directeur général compétent a constatées lors d'un audit? Je pense notamment aux badges d'accès pour le personnel.

19.18 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (en néerlandais) La compétence du directeur général en la matière a été prolongée.

L'incident est clos.

20 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la concertation avec les Régions pour l'utilisation des couloirs de bus par les motards" (n° 18060)

20.01 Xavier Baeselen (MR): Le 16 novembre dernier, vous m'annonciez qu'une réunion avec les Régions allait avoir lieu sur l'utilisation des couloirs réservés aux bus par les motos (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 695, p. 4). En effet, il fallait parvenir à un accord avec elles pour modifier le Code de la route. Cette réunion a-t-elle eu lieu?

20.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Cette réunion de concertation a eu lieu le 17 décembre 2009. Les gouvernements régionaux doivent encore s'exprimer. Une fois le projet d'arrêté royal prêt, la procédure écrite de concertation démarrera, probablement fin janvier. Une demande d'avis sera également transmise au Conseil d'État. Ensuite, l'arrêté royal pourra être promulgué.

20.03 Xavier Baeselen (MR): Faire circuler des motos dans les couloirs réservés aux bus s'avère encore plus compliqué que d'installer des scanners corporels. Souhaitez-vous vraiment que ce dossier progresse?

20.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Bien sûr.

L'incident est clos.

21 Question de M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes rencontrés par les importateurs de voitures et de motocyclettes pour obtenir le certificat de

conformité" (n° 18082)

21.01 Paul Vanhie (LDD): Le SPF Mobilité ne parvient plus actuellement à délivrer les certificats de conformité à temps. Certains importateurs de motocyclettes et de voitures attendraient depuis des mois déjà de recevoir les documents nécessaires. Le secrétaire d'État confirme-t-il ce problème et comment y remédiera-t-il?

21.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Des retards sont actuellement enregistrés dans le cadre de la livraison des certificats de conformité des motocyclettes en raison de départs de membres du personnel et de la mise en service d'un nouveau système informatique. J'ai insisté auprès du SPF pour qu'il prenne d'urgence les mesures nécessaires, telles que l'embauche de trois travailleurs temporaires. Selon le plan du personnel, quatre nouveaux collaborateurs seront engagés définitivement à temps plein en 2010.

21.03 Paul Vanhie (LDD): Ces problèmes n'étaient-ils pas prévisibles? Les détaillants en sont victimes.

Le secrétaire d'État prend des mesures pour recruter du personnel. Qu'est-il donc advenu de ce personnel? Des licenciements ont-ils eu lieu?

21.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Non, ces agents sont partis de leur propre gré.

21.05 Paul Vanhie (LDD): J'espère qu'une solution se dégagera rapidement.

L'incident est clos.

22 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la conduite avec des pare-brise givrés" (n° 18120)

22.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 4 janvier 2010, une femme est décédée dans un accident de la route, le conducteur du véhicule ne l'ayant pas aperçue à travers ses pare-brise givrés. Conformément à l'article 81 de l'arrêté royal de 1975 l'équipement d'un véhicule doit toujours être en bon état de fonctionnement et parfaitement entretenu. Une infraction à ce prescrit est punissable d'une amende de 10 à 250 euros. Or il arrive par trop souvent que des véhicules circulent par temps de gel avec des pare-brise givrés ou couverts de neige.

Ne serait-il pas opportun de considérer cette contravention comme une infraction du deuxième, voire du troisième degré? Le ministre entend-il prendre des initiatives pour expliquer à la population que la conduite avec des pare-brise non transparents n'est pas seulement dangereuse, mais également punissable?

22.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je crois que c'est en premier lieu une question de bon sens et que la notion de sanction n'intervient pas pour grand-chose. Toutefois, un certain nombre de conducteurs ne se rendent manifestement pas compte du risque.

Je ne vois cependant pas comment réglementer ce phénomène. Comment peut-on constater, après un accident, que la vitre était ou non suffisamment transparente? Elle pourrait en effet l'être au moment du constat, alors qu'elle ne l'était pas au moment de l'accident.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Les policiers peuvent arrêter les voitures qui circulent ainsi et dresser un procès-verbal ou à tout le moins donner un avertissement.

Une autre question est de savoir si ces infractions doivent être considérées comme des infractions du premier degré.

22.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je peux demander une étude à ce sujet.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux couloirs de bus pour les voitures électriques" (n° 18121)**
- **Mme Katia della Faille de Leverghem au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'autorisation pour les voitures électriques de circuler dans les couloirs réservés aux bus" (n° 18178)**

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La ministre flamande Lieten veut qu'aux heures de pointe les véhicules électriques aient accès aux bandes réservées aux bus. Mais il s'agit en l'occurrence d'une compétence fédérale. Cette question a-t-elle déjà fait l'objet d'une concertation? Quelle est la position du secrétaire d'État?

23.02 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): La ministre flamande Lieten a annoncé qu'elle entend faire examiner la possibilité de faire rouler les voitures électriques pendant les heures de pointe sur les voies réservées aux bus. Il s'agit d'une initiative importante dans le cadre la quête de modes de transport écologiques. Les voitures électriques sont en effet moins polluantes que les véhicules diesel ou à essence. Il ya quelques mois, j'ai déposé une résolution en la matière, dont la mise en œuvre nécessite une modification de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975. Contrairement à la proposition de Mme Lieten, je souhaite que les voitures électriques puissent utiliser ces bandes sans restrictions. Quelle est la position du secrétaire d'État? Est-il disposé à modifier l'arrêté royal? Quel est l'échéancier?

23.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'étais quelque peu étonné en apprenant les projets de la ministre flamande Lieten car son prédécesseur, la ministre Van Brempt, était même réticente à ouvrir les couloirs de bus aux autocars – qui représentent pourtant un transport collectif, donc durable – au motif que leur présence entraverait le passage aisé des bus de De Lijn.

Là où les autocars ne sont pas très nombreux, je crois qu'un réel problème de fluidité pourrait se poser si le nombre de véhicules électriques augmentait considérablement, à la suite notamment des mesures de défiscalisation. La présence de véhicules électriques pourrait ainsi amplifier les problèmes du transport urbain et régional.

23.04 Katia della Faille de Leverghem (Open Vld): Votre réponse est claire. Or la fluidité du trafic des bus ne sera pas compromise, car ma proposition prévoit que les voitures doivent pouvoir atteindre 80 km/h; de plus, la mesure est temporaire. Je reste donc d'avis qu'il s'agit d'une bonne proposition, et je déplore la position du secrétaire d'État.

L'incident est clos.

24 Question de M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "l'évolution en matière de voitures électriques et les défis pour la Belgique" (n° 18138)

24.01 Peter Logghe (VB): Selon une étude réalisée par Federauto, les voitures électriques nécessiteraient des infrastructures supplémentaires. D'après certaines prévisions, à court terme, 7 millions de voitures hybrides seront mises en circulation à l'échelle mondiale. Toutes les marques et l'ensemble des fournisseurs sont actifs sur le plan du développement de véhicules électriques.

Notre pays accuse actuellement un retard énorme en la matière. Quelles mesures les autorités belges prennent-elles pour stimuler la mise en circulation de véhicules électriques? Quels investissements sont nécessaires en la matière?

Si notre pays ne réussit pas à lancer des projets pilotes, l'expertise risque de se perdre. Qu'en pensez-vous, M. le secrétaire d'État?

Une réduction d'impôt est déjà prévue, mais celle-ci ne représente qu'un avantage différé dont les ASBL et les sociétés ne peuvent profiter. Le gouvernement envisage-t-il d'accorder une réduction à l'achat?

24.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Nous devons faire preuve de prudence à l'égard des prévisions, car la réalité peut différer sensiblement des prévisions commerciales. L'Agence Internationale pour l'Energie prévoit dans son scénario le plus avantageux que les véhicules électriques

représenteront 10 % pour l'année 2030.

Les autorités fédérales ne sont pas directement associées aux dossiers concrets. L'aide économique aux entreprises est une compétence régionale. Le pouvoir fédéral octroie cependant des avantages fiscaux pour l'achat de véhicules électriques. Mon département se penche sur d'éventuels stimulants supplémentaires, comme des facilités de parking, un projet de démonstration lors de la présidence belge de l'UE et le renouvellement du parc automobile des instances administratives.

Le SPF Energie est compétent en ce qui concerne les investissements en matière d'infrastructure. Le secteur privé joue un rôle important dans le développement d'un réseau *plug-in*. J'examine la possibilité de soutenir l'installation de bornes de rechargement électrique.

Mon département procède à une réorganisation afin d'accélérer l'homologation des nouveaux types de véhicules.

Les autorités publiques veulent aussi montrer elles-mêmes l'exemple. Mon département et ma cellule stratégique pourront prendre en service un véhicule hybride dans les prochains mois. J'espère que les autres ministres suivront cet exemple. Sous le gouvernement précédent, la Région wallonne payait déjà 75 % de la facture lorsque les communes achetaient une voiture électrique. Si nous voulons continuer à développer l'expertise en matière de véhicules électriques en Belgique, les Régions devront en tout cas continuer à soutenir la recherche, les innovations et les investissements.

En ce qui concerne la dernière question, je renvoie aux compétences de M. Clerfayt.

24.03 **Peter Logghe** (VB): La réponse du secrétaire d'État est plus détaillée que celle que j'ai déjà obtenue de M. Magnette. Je prends note de son intention de continuer à rechercher des facilités de stationnement. Je me rends bien compte que la répartition des compétences entre les Régions et les autorités fédérales complique le dossier. Je me réjouis également de la mise en service de quelques véhicules à ce jour mais j'espère qu'à la fin de l'année, il y en aura plus que les neuf immatriculés aujourd'hui.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 40.