

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

van

MAANDAG 25 JANUARI 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 25 janvier 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regeringscampagne voor lpg" (nr. 17177)

01.01 Kattrin Jadin (MR): In de campagne voor het gebruik van autogas (hetgeen men vroeger lpg noemde) die u momenteel voert in samenwerking met de Federatie voor Butaan en Propan, schuift u autogas naar voren als het meest milieuvriendelijke alternatief voor andere fossiele brandstoffen.

Autoleasebedrijven wijzen er echter op dat het belastingregime voor de bedrijfswagens minder gunstig is voor de auto's die op gas rijden, en dat dergelijke auto's uit de meeste ondergrondse parkeergarages geweerd worden.

Het totale kostenplaatje voor auto's die op gas rijden ligt gemiddeld nog altijd 10 procent hoger dan dat voor een dieselauto.

Welke oplossingen zal u aanreiken om van die auto's een geloofwaardig en voordelig alternatief te maken?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): We willen er met die campagne op wijzen dat er voor de traditionele brandstoffen een alternatief bestaat, dat milieuvoordelen biedt en waarvoor er al een goed distributienet is uitgebouwd.

De regering heeft tot op heden voor een technologisch neutrale benadering gekozen. Automobilisten die voor autogas kiezen, betalen geen accijnzen op hun brandstof en genieten een forfaitaire vermindering van 298 euro op de belasting op de inverkeerstelling. Ze zijn ingevolge een Europese verplichting (betreffende de lidstaten die de minimale accijns van 0,0804 euro niet toepassen) wel verplicht een aanvullende belasting te betalen.

Overeenkomstig het koninklijk besluit van 17 mei 2007 mag een auto die op gas rijdt in een gesloten parkeergebouw staan op voorwaarde dat de auto van de laatste generatie is (voorzien van een vignet) en dat het parkeergebouw uitgerust is met een veiligheidsinstallatie, waaronder een gasdetectie-installatie en een verluchtingsinstallatie.

Elke eigenaar mag zelf beslissen of hij dergelijke voertuigen al dan niet tot zijn parkeergebouw of garage toelaat.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de passagierscontrole op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 18568)

02.01 Katrin Jadin (MR): Wat is de stand van zaken met betrekking tot de technieken inzake *profiling* (opsporing van verdachte passagiers), *gate cleaning* (systematisch doorzoeken van de bagage) en de bodyscanners op de luchthaven Brussels Airport?

Welke regels zijn er van toepassing en wie draagt de kosten van deze technieken?

Respecteert België de Europese vereisten inzake de luchtvaartbeveiliging?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Alle maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging die België heeft getroffen, zijn gebaseerd op de Europese regelgeving.

De Belgische autoriteiten doen niet aan *profiling* van passagiers, maar het maakt wel deel uit van de maatregelen die de Amerikaanse autoriteiten verplicht gesteld hebben. De *gate screening* (tweede keer fouilleren van passagiers) wordt tijdelijk verricht op Amerikaans verzoek. De kosten daarvan worden door de betrokken luchtvaartmaatschappijen gedragen.

De Europese Commissie heeft het algemeen gebruik van de bodyscanner tegengehouden wegens bezwaren in verband met privacy en volksgezondheid. Na de recente gebeurtenissen heeft de Commissie beslist zich opnieuw over het bodyscannerdossier te buigen.

Mijn administratie volgt de Europese vereisten inzake luchtvaartbeveiliging op de voet. Ze maakt deel uit van het comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van de Europese Commissie.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de belasting op voertuigen in functie van het aantal afgelegde kilometers" (nr. 17187)

03.01 Valérie De Bue (MR): Nederland heeft aangekondigd dat het rekeningrijden vanaf 2012 zal worden ingevoerd voor de vrachtwagens, en in een latere fase voor de personenwagens. U zou voorstander zijn van zo'n systeem.

Het gebruik van het voertuig moet echter anders beschouwd worden afhankelijk van waar men woont (stad of platteland). Deze nieuwe heffing mag niet zonder compensaties worden opgelegd, boven op de al zeer hoge belastingen die de wegvervoerders en de automobielsector betalen.

Het is een complex dossier, en elk Gewest volgt zijn eigen filosofie. Vlaanderen wil een kilometerheffing invoeren voor vrachtwagens, Wallonië is veeleer voorstander van een vignet, en Brussel denkt na over een tolheffing in de stad.

Welke rol zou de federale overheid kunnen spelen? Wordt er overleg gepleegd met Nederland in het kader van de invoering van het Nederlandse systeem? Welke oplossingen ziet u om de ongelijkheid tussen stad en platteland te verminderen?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): In 2008 heeft men een poging ondernomen om overleg te plegen in het kader van een bijeenkomst van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie, maar aangezien er gewestverkiezingen voor de deur stonden, wilden de Gewesten de kwestie liever niet meer ter tafel brengen.

Dat overleg zal hervat kunnen worden.

In het Vlaamse regeerakkoord staat een kilometerheffing voor vrachtwagens ingeschreven vanaf 2013. Ook de invoering van een dergelijke heffing voor auto's zal worden bekeken.

Volgens het Waalse regeerakkoord zal vanaf 2012 een tariefsysteem gelden voor het goederentransport

over de weg.

In het Brusselse regeerakkoord wordt hierover niet gerept.

Als er een kilometerheffing voor voertuigen wordt ingevoerd, moet tegelijkertijd de fiscaliteit met betrekking tot die voertuigen volledig worden herzien (ook de accijnzen op brandstoffen, die een federale bevoegdheid zijn).

Niet alleen de federale overheid en de Gewesten moeten dit bespreken, we zullen ook moeten praten met Nederland, en daar is de kilometerheffing al op moeilijkheden gestuit.

Als onze Gewesten beslissen zo een systeem in te voeren, zal dat in elk geval grondig bestudeerd moeten worden.

Wanneer men voor een intelligent systeem opteert, kunnen de tarieven worden gedifferentieerd op grond van de plaats en van het tijdstip. Het probleem van de verschillende situaties in de onderscheiden Gewesten kan dus worden opgelost aan de hand van de tariefcomponenten.

03.03 Valérie De Bue (MR): Ik neem nota van uw bedoelingen, maar vraag me af of het federale niveau niet een meer proactieve rol zou kunnen spelen op het vlak van coördinatie en overleg. Ik vrees dat we niet klaar zullen zijn, terwijl er een tijdspad in acht moet worden genomen op het stuk van milieubescherming en klimaatopwarming.

03.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De installatie van registratiepoorten voor wagens en vrachtwagens kost handenvol geld en moet dus worden vermeden. Daarom opteren we voor het gebruik van satellietverbindingen.

We hadden een en ander graag in werking laten treden vanaf 2012 of 2013, maar het zal 2014 worden. Als we een nieuw systeem willen invoeren, moet het voldoende lang worden gebruikt, opdat de Gewesten geen nutteloze investeringen zouden doen, en moet het aansluiten bij de nieuwe Europese technologie.

Daarom zal ik initiatieven nemen.

Met betrekking tot de datum van inwerkingtreding zal ik contact opnemen met de Gewesten, want het is niet de bedoeling dat zij halfslachtige tussenoplossingen zouden implementeren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17192 van mevrouw Josée Lejeune wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

04 Vraag van de heer Éric Libert aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voortgang van het dossier inzake het Brusselse GEN" (nr. 17658)

04.01 Éric Libert (MR): Op 16 november jongstleden werd u ondervraagd over de stand van zaken in het dossier betreffende het Brusselse GEN, en meer bepaald betreffende de studie in dat verband. U gaf toe dat men wat achterliep op de planning inzake de concrete projecten, en gaf aan dat het in het kader van de GEN-overeenkomst de bedoeling was een eerste ontwerp van meerjarenprogramma en een ontwerp van een jaarlijks programma voor 31 december 2009 ter goedkeuring voor te leggen aan de stuurgroep (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 695, blz. 10).

Anderzijds voerde een zekere Patrick Frenay, geograaf en stedenbouwkundige, een studie uit voor het wetenschappelijke tijdschrift *Brussels Studies*, met als titel: "De plaats van het GEN in een territoriaal ontwikkelingsproject voor Brussel". Hij doet daarin een aantal onrustwekkende vaststellingen en stelt dat het dossier sterk werd afgeremd. Volgens hem gebruikt de NMBS het GEN om haar aanbod onder gunstige voorwaarden uit te bouwen, teneinde de rentabiliteit zoveel mogelijk te vergroten. Hij wijst er nog op dat de rol van het Brussels Gewest in dit debat zeer beperkt is.

Is de stuurgroep, zoals gepland, klaar met de studie? Zo ja, hoe luiden de besluiten? Hebt u kennisgenomen van de studie van de heer Frenay en deelt u zijn standpunt dat de belangen van het Waals en het Vlaams

Gewest in dit dossier primeren op die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De NMBS betwist de door de heer Frenay gemaakte analyse. De in 2003 gesloten GEN-overeenkomst heeft tot doel het intermodaal vervoer te bevorderen, en mikt op de complementariteit van het aanbod van de vier operatoren.

Recentelijk werd een aantal deskundigen om een studie gevraagd teneinde het optimale aanbod te bepalen. In de GEN-overeenkomst tussen de drie Gewesten en de Staat wordt duidelijk gesteld dat het GEN-aanbod geen afbreuk zal mogen doen aan het IC/IR-aanbod en aan het hogesnelheidsaanbod dat door de NMBS werd ingericht, noch aan de ontwikkeling ervan. Uit de studie blijkt dat in 2015 twee derde van de spoorreizigers tijdens de ochtendspits niet het GEN maar de IC- en IR-treinen zal gebruiken. Het openbaar vervoer in Brussel moet op een intermodale leest worden geschoeid, waarbij elke transportmodus een schakel van de ketting is.

Het is niet mogelijk om rechtstreekse en frequente verbindingen aan te bieden tussen alle punten van het net.

Momenteel nemen maar weinig Brusselaars de trein voor verplaatsingen in de stad. Er zijn op dit moment 29 stations en stopplaatsen in het Brusselse Gewest. De NMBS-Groep wil de situatie verbeteren.

In het kader van het GEN zouden er zo'n 35 stopplaatsen zijn of aangelegd worden.

04.03 **Éric Libert** (MR): Kan die studie geraadpleegd worden door het publiek?

04.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik wil eerst overleg plegen met de gewestelijke autoriteiten voor ik mijn toestemming geef voor een bredere verspreiding van het dossier.

04.05 **Éric Libert** (MR): Het gaat hier louter om een wetenschappelijke studie op grond waarvan u de studie-Frenay betwist! Om te kunnen oordelen over de pertinentie van uw antwoord, moeten wij ook kunnen kennismaken van die studie. Ik zie niet in hoe dat de onderhandelingen met de drie Gewesten zou kunnen dwarsbomen.

04.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): In dat geval moet u zich tot mevrouw Vervotte wenden, want het is de NMBS die die studie aanvecht.

04.07 **Éric Libert** (MR): Dat zullen we zeker doen.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vervoer van bepaalde materialen door landbouwvoertuigen" (nr. 17863)**

05.01 **Hilde Vautmans** (Open Vld): De aan- en afvoer van onder meer grint, kiezel en betonproducten van en naar bouwplaatsen dient te gebeuren door professionele vervoerders met een vervoersvergunning, in overeenstemming met de bestaande wetgeving en veiligheidsvoorschriften. Het vervoer van die stoffen gebeurt echter steeds meer door landbouwvoertuigen die niet in orde zijn met die verplichtingen. Er is sprake van concurrentievervalsing en er is tevens een veiligheidsprobleem, want het gaat om zwaar vervoer. Wat wil de staatssecretaris doen aan het probleem?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De aanpak van het vervoer met landbouwvoertuigen vormt een onderdeel van de overeenkomst die ik op 22 oktober 2008 sloot met de beroepsfederaties van transporteurs. In een eerste fase heeft het directoraat-generaal Vervoer te Land verscherpte controles uitgevoerd op basis van klachten en eigen observaties. Hierbij werden inbreuken opgespoord inzake vergunning, rijbewijs, inschrijving van voertuigen en overlading. Vervolgens heeft de dienst een selectie van risicobedrijven opgemaakt door een toetsing van diverse databanken. De controleurs van de dienst hebben deze bedrijven vervolgens gecontroleerd.

Er is vastgesteld dat er relatief weinig inbreuken gebeurden tegen de wetgeving. De conclusie is dat de

regels op een aantal punten moeten worden aangepast. Aanpassingen aan de uitrusting van de voertuigen, zoals de tachograaf, kunnen enkel op Europees niveau. Het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid zal door aanpassingen aan de regelgeving van de inschrijving de klachten trachten in te perken. En met de FOD Financiën zal onderzocht worden hoe een verfijning van de regelgeving op het gebruik van rode diesel mogelijk is.

05.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Denkt de staatssecretaris aan een versoepeling van de regels voor het normale werfverkeer?

05.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik denk eerder dat we de landbouwvoertuigen aan dezelfde normen onderhevig moeten maken als de andere voertuigen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 60-platen aan de achterzijde van de vrachtwagens met een MTM van meer dan 7,5 t" (nr. 18183)

06.01 David Lavaux (cdH): Is de verplichting om door middel van een bord met een snelheidsbeperking aan te geven dat voertuigen met een maximale toegestane massa (MTM) van meer dan 7,5 ton niet sneller dan 60 km/h mogen rijden op gewone wegen, wel nuttig? Kan die verplichting niet afgeschaft worden?

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Die regel dateert van 1961 en maakt het mogelijk een onderscheid te maken tussen kleine vrachtwagens (met een MTM kleiner dan 7,5 t) en grote vrachtwagens (met een MTM groter dan 7,5 t). De regel wordt nog in andere landen, waaronder Frankrijk, gehanteerd en werd om die reden nog niet gewijzigd.

06.03 David Lavaux (cdH): Ik heb zo mijn bedenkingen bij het nut van die borden. Niemand van de door ons ondervraagde personen (politieagenten, rij-instructeurs, enz.) kon op onze vragen antwoorden. Wellicht moet het publiek opnieuw worden geïnformeerd over de betekenis van die borden.

06.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Die regel zal worden herzien naar aanleiding van de actualisering van het verkeersreglement.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18197 van de heer Logghe wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het waarschuwen voor alcoholcontroles per sms" (nr. 18255)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik betreur de betalende sms-diensten die chauffeurs voor alcoholcontroles waarschuwen. Ondertussen is daar ook nog PoliceSpotter van een Gents bedrijfje bijgekomen, dat de controles op een kaart weergeeft op een 'slim' telefoontoestel.

Op een vorige vraag antwoordde de minister dat alcoholcontroles per sms kenbaar maken niet strafbaar is en dat het advies zou worden gevraagd van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) over een eventuele verfijning van de wetgeving. Heeft die commissie al conclusies geformuleerd? Zal er een wetswijziging op worden gebaseerd?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De FCVV vindt het een goede strategie om de controles gedeeltelijk aan te kondigen omdat zulks de subjectieve pakkans verhoogt. De politie kondigt zelf een derde van de controles aan via de media. Verder betreurt de commissie de initiatieven die erop gericht zijn mensen aan de controles te laten ontsnappen. Tegelijk vindt de commissie een verbod juridische onhaalbaar omdat het nooit helemaal sluitend zou kunnen zijn. Een verbod zou bovendien kunnen leiden tot gratis reclame voor de initiatieven die eigenlijk loze beloftes inhouden en veel geld kosten. Dat zal volgens

mij ook bij de automobilisten wel doordringen.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De staatssecretaris acht het dus na advies van de federale commissie niet nodig om verdere initiatieven daaromtrent te nemen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles" (nr. 18332)

08.01 Ine Somers (Open Vld): Volgens recente berichten zouden de gerichte alcoholcontroles afgeschaft worden en zou men van de alcoholcontrole een onderdeel van de algemene wegcontroles maken. Vreest de staatssecretaris niet dat de subjectieve pakkans daardoor zal verkleinen? Is er voldoende budget om alcoholcontroles aan wegcontroles te koppelen?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Dat de BOB-campagne stopt, betekent niet dat ook de alcoholcontroles stoppen. De politie besteedt ook buiten de eindejaarsperiode aandacht aan rijden onder invloed, zij het dan minder zichtbaar. Precies om dat duidelijk te maken heeft het BIVV een affiche verspreid waarop het belang van een BOB buiten de eindejaarsperiode benadrukt wordt. De alcoholcontroles zitten in de planning van de politie en er zijn dus ook middelen voor.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidsoverlast in de Noordrand van Zaventem" (nr. 18333)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toekomstige vluchtroutes" (nr. 18488)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidsoverlast ten gevolge van het overvliegen van de Brusselse Oostrand en van Waals-Brabant" (nr. 18680)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het routegebruik vanuit de luchthaven van Zaventem" (nr. 18682)

De **voorzitter**: De heer Dallemagne heeft zijn vraag nr. 18680 ingetrokken.

09.01 Ine Somers (Open Vld): Het actiecomité Noordrand kant zich opnieuw tegen het spreidingsplan wegens overlast en gebrek aan veiligheid. Belgocontrol ziet geen problemen. Kan de minister de huidige toestand evalueren? In welke mate wordt het spreidingsplan gerespecteerd? Zijn aanpassingen nodig?

09.02 Bart Laeremans (VB): Op 11 januari verklaarde de staatssecretaris dat hij een nota voorbereidt waarin hij streeft naar een zo objectief mogelijke verdeling van het routegebruik boven Zaventem. De volgende week verscheen er een krantenartikel waar precies het tegenovergestelde in stond en dat protest uitlokte van de bevoegde Vlaamse minister. Zoals altijd lijkt het erop dat de Franstaligen weer aan het langste eind trekken.

Met wie werd er over deze nota onderhandeld? Klopt het dat de Vlaamse regering niet werd betrokken? Klopt het dat de bevolkingsdichtheid een criterium zou worden? Zal er nog wel rekening gehouden worden met de principes om tegen de wind in te vliegen en zoveel mogelijk in de richting van de bestemming? Wat zal er gebeuren inzake windnormen? Wanneer wordt het Parlement geïnformeerd? Wanneer zal de regering beslissen? Zal deze nota in een wetsontwerp gegoten worden?

09.03 Sonja Becq (CD&V): Twee weken geleden zei de staatssecretaris dat hij onderhandelde over een nieuw spreidingsplan. Nadien stond er in *La Libre Belgique* een artikel waarin stond dat de regering al een beslissing zou hebben genomen. De staatssecretaris ontkende de inhoud van dit artikel.

Er moet volgens ons rekening gehouden worden met het behoud van de luchtvaartactiviteiten en de werkgelegenheid, met een evenwichtige spreiding en met de veiligheid. In welke mate wordt er rekening

gehouden met de principes van vliegen tegen de windrichting in, rechtstreeks naar de bestemming vliegen, dezelfde windnormen voor alle banen, maximale spreiding en de keuze voor de minst bevolkte gebieden? Worden er gelijke regels gehanteerd 's nachts, in het weekend en overdag? Klopt het dat de Chabertroute vervangen wordt door de Ringroute? Wat is de timing van de nota?

09.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Na de publicatie van het artikel heb ik mij er in een persmededeling uitdrukkelijk van gedistantieerd. Dit dossier werd nog niet besproken binnen de regering. Er is een groep van experts belast met het zoeken van verbeterde vliegroutes, maar die heeft nog geen akkoord bereikt. Alle speculaties over mijn mogelijke voorstellen zijn dus onterecht, want er is nog geen enkele definitieve beslissing genomen.

In december 2008 heeft de regering een akkoord gesloten over een eerste belangrijk onderdeel. Voor het tweede en hopelijk laatste onderdeel hebben we nu een goede werkmethode gevonden. Om die besprekingen niet in gevaar te brengen, is het nu nog te vroeg om hierover uit te weiden. Ik zal er later op terugkomen.

Na jaren van politiek en juridisch getouwtrek is het nu de bedoeling om een evenwichtige en duurzame oplossing te vinden, maar dat vergt tijd. Er zijn uiteenlopende standpunten en het is niet eenvoudig om die knoop te ontwarren. Bovendien moeten we rekening houden met de technische vereisten en met de veiligheid.

Het is inderdaad de bedoeling om de procedures voor de uitbating van de luchthaven in een wet vast te leggen, met daarin een impactanalyse over de veiligheid, de geluidshinder en de luchthavencapaciteit.

09.05 **Ine Somers** (Open Vld): Ik begrijp dat het nu nog te vroeg is om veel informatie te verschaffen, maar ik hoop dat het Parlement wel grondig geïnformeerd zal worden als er een beslissing genomen is. Het is normaal dat de veiligheidsnormen de hoogste prioriteit krijgen.

09.06 **Sonja Becq** (CD&V): Uit dit antwoord zijn we niet veel wijzer geworden, maar ik begrijp dat de staatssecretaris discreet wil zijn. Natuurlijk moet hij de veiligheid kunnen garanderen, maar hij moet er ook voor zorgen dat iedereen op een gelijke manier behandeld wordt.

09.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Bedoelt mevrouw Becq daarmee dat we gelijke criteria moeten toepassen?

09.08 **Sonja Becq** (CD&V): Ja. Uiteraard kunnen we de richting van de wind niet veranderen, maar nu worden niet voor iedereen altijd dezelfde criteria gebruikt. Daar moet verandering in komen.

09.09 **Bart Laeremans** (VB): Het akkoord is blijkbaar zo goed als rond, zoals ook in het artikel stond te lezen. Ik blijf er dus bij dat de auteur dit niet volledig uit zijn duim heeft gezogen.

De staatssecretaris zegt dat we de gulden middenweg moeten zoeken. In Brussel bestaan er echter veel lobbygroepjes, die daarom niet eens veel mensen vertegenwoordigen. Hun doel is om alle overlast te verwijzen naar de Noordrand, terwijl het actiecomité Noordrand net pleit voor een billijke spreiding. Dat is ook de beste oplossing: een redelijke spreiding van de overlast.

Met wie heeft de staatssecretaris nu al precies gesproken en met wie niet? Zetelen er in de werkgroep deskundigen die een link hebben met Brussel? Vaststaat in elk geval dat de Vlaamse overheid nog niet is gehoord, wat dringend moet gebeuren.

Ik hoop tegen beter weten in dat er een billijke en evenwichtige oplossing uit de bus zal komen. Het is jammer dat de staatssecretaris ons de studies niet kan voorleggen: zij zouden ons helpen om het debat hierover beter te kunnen voorbereiden.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18334)

10.01 Ine Somers (Open Vld): Iemand is er recentelijk in geslaagd om tot twee keer toe op het tarmac van de luchthaven te komen. Erkent de staatssecretaris dat er een veiligheidsprobleem is? Zijn er extra inspanningen nodig? Kunnen we op dit vlak ook Europese inspanningen verwachten?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Deze vragen kwamen uitgebreid aan bod in de vorige commissievergadering. Ik verwijs daarom naar het verslag van commissie C740, van pagina's 36 tot 40.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18379 van de heer Waterschoot wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het taalgebruik bij de veiligheidsinstructies op een vliegtuig" (nr. 18542)

11.01 Patrick De Groote (N-VA): Wie met een buitenlandse vliegtuigmaatschappij naar Zaventem vliegt of wie in Zaventem vertrekt met een buitenlandse vliegtuigmaatschappij, krijgt de veiligheidsinstructies meestal niet in het Nederlands te horen. Ook het Frans laat vaak te wensen over.

Zijn er nationale of internationale regels die het taalgebruik van de veiligheidsinstructies vastleggen? Kunnen deze veiligheidsinstructies niet worden gezien als een handleiding van een economisch product, zodat het gebruik van de streektaal bij vertrek en aankomst verplicht is?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De internationale reglementering is gestoeld op bijlage 6 van het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 en de verordening 39.22 uit 1991 van de Europese Raad over de internationale burgerluchtvaart. De Belgische regels zijn terug te vinden in het MB van 13 februari 1970 over de technische maatregelen bij de exploitatie van vliegtuigen in het handelsluchtvervoer.

De exploitant moet ervoor zorgen dat de passagiers de veiligheidsmaatregelen mondeling krijgen uitgelegd. De passagiers krijgen ook een kaart waarop de werking en plaats van de nooduitrusting duidelijk uitgebeeld staan.

Er bestaan geen regels over het precieze taalgebruik. De voorlichting wordt mondeling gegeven met gebaren, terwijl een kaart met pictogrammen ervoor zorgt dat iedereen de boodschap vat.

Voor de kwalificatie van de veiligheidsinstructies als een handleiding bij een economisch product verwijs ik de heer De Groote door naar de minister van Economie.

11.03 Patrick De Groote (N-VA): Het gaat hier om de veiligheid, dus men moet ervoor zorgen dat alle passagiers de uitleg begrijpen. Er wordt inderdaad voldoende met pictogrammen en gebaren gewerkt, maar waarom gebeurt de uitleg niet in de streektaal? Ik zal deze vaag voorleggen aan de minister van Economie.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot het tarmac op Zaventem" (nr. 18639)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geruchten om een bijkomende afhandelaar toe te laten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18669)

12.01 Ine Somers (Open Vld): Er zouden plannen bestaan om het feitelijke duopolie op Zaventem te doorbreken en een derde bagageafhandelaar toe te laten naast Aviapartner en Flightcare. Volgens een studie zijn aan dit duopolie immers heel wat nadelen verbonden. Met een derde speler zou men altijd een minimale dienstverlening kunnen verzekeren bij stakingen.

Erkent de staatssecretaris dat er plannen in die richting bestaan? Is de conclusie van de studie inderdaad dat een derde speler de minimale dienstverlening kan waarborgen? Zijn er nog andere voordelen voor de consument en de reiziger? Vonden hierover al gesprekken plaats met de bonden? Zal dit effecten hebben op de tewerkstelling?

12.02 David Geerts (sp.a): Ik neem een deel van de vragen van de heer Bonte over omdat hij er vandaag niet kon zijn. Wij zijn er niet van overtuigd dat het afschaffen van het duopolie een goede zaak zou zijn: in 2009 was er een vermindering van het volume op de luchthaven. Welke meerwaarde kan een derde afhandelaar dan leveren?

Ongeveer 70 procent van de kosten van deze afhandelaars zijn personeelskosten. Meer concurrentie zal dus noodzakelijk leiden tot negatieve gevolgen voor de gewone werknemers. Premier Leterme verklaarde als toenmalige bevoegde minister ook al geen voorstander te zijn van een derde afhandelaar omdat hij het negatieve effect op de loon- en arbeidsvoorwaarden en op het investeringsritme vreesde.

Wat is de visie van de regering? Kunnen wij over deze studie beschikken? Is de regering zich bewust van de gevolgen op de loon- en arbeidsvoorwaarden? Wat zal de impact zijn op de interne en de externe veiligheid?

12.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik heb de Universiteit Antwerpen gevraagd heb om de *groundhandling* op Zaventem grondig te evalueren met het oog op de vernieuwing van de concessies in de loop van volgend jaar. Ik vermoed dat het antwoord van premier Leterme waarnaar de heer Geerts verwijst, dateert van voor de staking van 2008.

Een van de conclusies van deze macro-economische studie is dat er geen enkele economische reden is om het aantal afhandelaars tot twee te beperken. Ik zal mij bij mijn beslissing in de eerste plaats laten leiden door het streven naar een betere prijs-kwaliteitverhouding voor de gebruikers, want zij betalen voor de dienstverlening die op de luchthaven gepresteerd wordt. Maar natuurlijk zal ik ook met de sociale partners praten over de sociale gevolgen van bepaalde keuzes, in welke richting die ook zouden gaan. De vakbonden hebben trouwens al gereageerd op de studie.

Uit een vergelijking met andere luchthavens blijkt dat het aantal afhandelaars geen rechtstreekse impact heeft op de veiligheid van de luchthaven. De veiligheid moet aan bod komen in de vorming van het personeel en hangt af van de toestand van het gebruikte materieel. Bij de selectieprocedure zal hier expliciet naar worden verwezen.

Ik kan op dit ogenblik echt nog niet zeggen in welke richting de uiteindelijke keuze zal gaan. Ik ben wel niet gelukkig met het huidige duopolie. Voor mij staan de belangen van de gebruikers voorop en een herhaling van 2008 wil ik absoluut vermijden.

12.04 Ine Somers (Open Vld): Ik ben alvast blij dat de prijs-kwaliteitverhouding en de gebruiker zullen primeren bij de beslissing.

12.05 David Geerts (sp.a): Als er meer afhandelaars zijn, beconcurreren die mekaar op het vlak van lonen en arbeidsvoorwaarden. Ik vrees dus dat er eerder meer sociale conflicten zullen komen dan minder. Dat merkt men trouwens in het buitenland. De regering kan dit ideeetje dus beter verlaten. Wanneer mogen we een beslissing verwachten?

12.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De concessie eindigt eind 2011. Een eventuele nieuwe partner moet dit toch zeker een jaar vooraf weten om voor de passende uitrusting te kunnen zorgen. De beslissing zal dus de komende maanden vallen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag 18647 van mevrouw Plasman werd omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de evolutie van het GEN-plan" (nr. 18663)

13.01 David Lavaux (cdH): In februari 2009 stelde de gemeente Linkebeek beroep in bij de Raad van State tegen de stedenbouwkundige vergunning die werd uitgereikt voor de aanleg van het GEN. De auditeur zou wel oren hebben voor de argumenten die in het verzoekschrift worden uiteengezet.

Bevestigt u het bericht dat er een procedurefout zou zijn gemaakt? Welke budgettaire consequenties zou een eventuele nietigverklaring van de vergunning hebben voor Infrabel?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Er werd beroep ingesteld op grond van een vermeende vormfout, die volgens het Gewest en Infrabel evenwel ongegrond is. Infrabel wenst zich voorlopig niet uit te spreken over het eventuele gunstige advies van de Raad van State.

13.03 David Lavaux (cdH): Wij wachten dus het definitieve advies van de Raad van State af!

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van de gegevensbank met betrekking tot het rijbewijs met punten" (nr. 18677)

14.01 David Lavaux (cdH): Wat het rijbewijs met punten betreft, is de FOD Mobiliteit en Vervoer belast met de centralisatie van alle gegevens in een databank. Hoe staat het met dit project? Hoe ziet de agenda van de vergaderingen met de politie en Justitie eruit? Kan u ons een stand van zaken geven met betrekking tot de onderhandelingen? Welke gegevens zullen er worden gecentraliseerd? Wie krijgt er toegang tot die gegevens?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Met die aankondiging in verband met het rijbewijs met punten wilde ik in de eerste plaats het debat weer op gang brengen. De wet tot invoering van die regeling dateert van 1990, maar werd nooit uitgevoerd.

Intussen werden er in de landen waar die regeling werd ingevoerd, zoals Frankrijk, Italië en Spanje, positieve resultaten geboekt.

Eerst moeten er twee zaken geregeld worden: de uitvoeringsbesluiten moeten worden opgesteld en de FOD Justitie en mijn eigen departement moeten het informaticasysteem invoeren.

Wat dat laatste betreft, zal de databank in beginsel in juli 2010 operationeel zijn, dus op het ogenblik dat het nieuwe formaat van het rijbewijs wordt ingevoerd.

Bij Justitie wordt er aan de computerisering van de politierechtbanken gewerkt, opdat er interconnecties tot stand kunnen worden gebracht, wat onontbeerlijk is voor de eenvoudige en snelle overdracht van de gegevens: het aantal punten, maar ook de ernst van de overtredingen en de datum van de veroordelingen.

De toegang tot de gegevens van het rijbewijs met punten wordt bij wet geregeld en is beperkt tot de gerechtelijke autoriteiten, de dienst die het rijbewijs met punten beheert en natuurlijk de houder van het rijbewijs.

Er zal in ieder geval niets toegepast worden voordat de koninklijke besluiten klaar zijn.

14.03 David Lavaux (cdH): Ik woon vlak bij de Franse grens en ik merk dan ook dat het rijbewijs met punten wel degelijk een invloed heeft op het rijgedrag van de bestuurders. Ik hoop dat u de commissie zal betrekken bij de voorbereiding van de uitvoeringsbesluiten.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste

minister, over "de hervorming van de Dienst Inschrijving Voertuigen" (nr. 18678)

15.01 David Geerts (sp.a): Op 1 januari 2010 werd de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) hervormd. De beleidsnota vermeldt dat 85 procent van de aangeboden inschrijvingen binnen de twee werkdagen afgehandeld moet worden.

Welke herstructureringen werden er concreet per 1 januari ingevoerd? Wat was de aanleiding? Wat zijn de gevolgen voor de dienstverlening? In welke mate slaagt de DIV in de operationele doelstelling? Hoeveel procent van de inschrijvingsaanvragen wordt via WebDIV afgewerkt? Heeft men extra mensen geworven of is er sprake van interne verschuivingen?

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Men mag de procedure om een voertuig in te schrijven niet verwarren met de homologatieprocedure. Bij een zuivere inschrijving van een voertuig waarbij alle documenten in orde zijn, wordt de vooropgezette doelstelling van 85 procent ruimschoots gehaald. De homologatieprocedure voor ingevoerde voertuigen heeft de jongste maanden vertraging opgelopen. Dit komt door de overplaatsing van een aantal personen bij de homologatiedienst, de inschakeling van nieuwe medewerkers en de ingebruikneming van een nieuw informaticasysteem. Door de inzet van bijkomend personeel willen we de opgelopen achterstand zo vlug mogelijk wegwerken. We moeten wel opmerken dat bij ingevoerde voertuigen de documenten niet steeds in orde zijn.

Bijna 51 procent van alle inschrijvingen in 2009 gebeurden via WebDIV, alsook ongeveer 18 procent van de verlengingen van commerciële nummerplaten.

Op heel korte termijn worden initiatieven genomen om het telefonische onthaal bij de DIV en de homologatiedienst duidelijk te verbeteren.

15.03 David Geerts (sp.a): We zullen bekijken of de bereikbaarheid daadwerkelijk verbetert.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de wegcode" (nr. 18679)

16.01 David Geerts (sp.a): De staatssecretaris heeft een diepgaande hervorming van de wegcode aangekondigd. Het is de bedoeling dat de nieuwe wegcode van start kan gaan in 2011. Ook het Parlement zou in de discussie betrokken worden.

Wat is de stand van zaken? Welk advies heeft de Federale Commissie voor de Veerkeersveiligheid uitgebracht (FCVV) uitgebracht? Kunnen de commissieleden dit advies inzien? Hoe ver staat de procedure met de Gewesten en de Raad van State? Welke timing geldt hier? Is de deadline om midden 2010 met de voorstellen in het Parlement te komen, nog steeds haalbaar?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De teksten van de nieuwe wegcode werden op 4 december 2009 voorgelegd aan de FCVV. De nieuwigheden en knelpunten werden besproken en de leden van de werkgroep werden uitgenodigd om hun inhoudelijke en vormelijke opmerkingen op papier te zetten.

Ik was verrast door het grote aantal opmerkingen en commentaren. Daardoor zullen we een langere periode nodig hebben om de teksten te bekijken en eventueel aan te passen. Het is mijn betrachting om met een juridisch sluitende tekst te komen die niet tot betwistingen aanleiding kan geven.

Tegen eind april moeten we over een definitief ontwerp beschikken. We zullen dan onmiddellijk de consultatieprocedure aanvatten met Justitie, de Gewesten en de Raad van State. In de tweede helft van dit jaar zullen we de wegcode dan kunnen publiceren. Het overleg met de sector moet uitwijzen op welke termijn de informatica en opleidingen kunnen worden aangepast om de nieuwe wegcode effectief van kracht te laten worden.

Mijn doelstelling om tegen 1 januari 2011 te starten wordt dus krap, maar toch blijf ik voorlopig bij die startdatum. Na het definitieve akkoord moeten wij in elk geval voldoende tijd uittrekken om de teksten te

verspreiden onder de miljoenen Belgen die de wegcode uiteindelijk moeten respecteren.

16.03 David Geerts (sp.a): Er zijn twee belangrijke elementen: juridische zekerheid en goede communicatie naar diegenen die de nieuwe wegcode zullen moeten toepassen. Het Parlement zal worden betrokken, maar zal dat gebeuren als alle werkzaamheden afgerond zijn of eerder?

16.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): Het spreekt voor zich dat het weinig zin heeft het Parlement pas in te lichten als al het werk klaar is. Ik hoop in de tweede helft van het eerste semester passende informatie te kunnen geven.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.31 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 37 par M. François Bellot, président.

01 Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne gouvernementale en faveur du G.P.L." (n° 17177)

01.01 Katrin Jadin (MR): Dans la campagne de promotion de l'autogas (ancien LPG) que vous menez actuellement en association avec la Fédération Butane Propane, vous présentez celui-ci comme l'alternative la plus écologique par rapport aux autres énergies fossiles.

Des professionnels du leasing automobile rappellent cependant que le régime fiscal des voitures de société pénalise les voitures équipées autogas et que ces véhicules restent interdits dans la plupart des parkings souterrains.

Le coût total des voitures autogas reste supérieur de 10% en moyenne par rapport à une version diesel.

Quelles solutions envisagez-vous pour faire de ces voitures une alternative crédible et avantageuse?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Cette campagne a pour objectif de rappeler l'existence d'une alternative aux carburants traditionnels, présentant des avantages environnementaux et disposant déjà d'un bon réseau de distribution.

Le gouvernement a jusqu'ici opté pour une approche technologiquement neutre. Les automobilistes qui choisissent l'autogas ne doivent pas payer de droits d'accises sur leur carburant et jouissent d'une déduction forfaitaire de 298 euros sur la taxe de mise en circulation. Ils doivent payer un complément à cette taxe, du fait d'une obligation européenne (concernant les États qui n'appliquent pas le droit d'accise minimal de 0,0804 euro).

L'arrêté royal du 17 mai 2007 autorise un véhicule autogas à se garer dans un parking souterrain à condition que le véhicule soit de la dernière génération (muni d'une vignette) et que le parking soit équipé d'une installation de sécurité, dont un système de détection de gaz et un système de ventilation.

Chaque propriétaire reste libre d'interdire l'accès de tels véhicules à son parking ou garage.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des passagers à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 18568)

02.01 Katrin Jadin (MR): Qu'en est-il du recours aux techniques de *profiling* (repérage de passagers suspects), de *gate cleaning* (fouille systématique des bagages) et de scanners corporels à l'aéroport de Bruxelles-National?

Quelles sont les règles applicables et qui supporte le coût de ces techniques?

La Belgique respecte-t-elle les exigences européennes en matière de sécurité aérienne?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Toutes les mesures de sûreté aérienne belges sont basées sur les règlements européens.

Le *profiling* des passagers n'est pas appliqué par les autorités belges mais fait partie des mesures imposées par les autorités américaines. Le *gate screening* (fouille secondaire des passagers) est temporairement appliqué suite à une demande américaine. Les coûts sont supportés par les compagnies concernées.

L'utilisation généralisée du scanner corporel a été bloquée par la Commission européenne en raison d'objections en matière de vie privée et de santé publique. Après les événements récents, la Commission a décidé de relancer le dossier sur le *body scanner*.

Mon administration suit de près les exigences européennes en matière de sécurité aérienne. Elle fait partie du comité de sûreté de l'aviation civile de la Commission européenne.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la taxation des véhicules au kilomètre parcouru" (n° 17187)

03.01 Valérie De Bue (MR): Les Pays-Bas ont annoncé une tarification du kilométrage parcouru à partir de 2012, pour les poids lourds et ensuite les véhicules de particuliers, et vous vous êtes déclaré favorable à un tel système.

Néanmoins, en fonction du lieu où l'on habite (milieu urbain ou rural), l'usage du véhicule ne revêt pas le même caractère. Cette taxation nouvelle ne peut intervenir en supplément des prélèvements déjà très élevés touchant le secteur du transport routier et l'automobile sans compensation.

Le dossier est complexe, chaque Région suit sa propre philosophie. La Flandre envisage une taxation au kilomètre parcouru pour les camions, la Wallonie est plutôt favorable à une vignette et Bruxelles réfléchit à un péage urbain.

Quel pourrait être le rôle du fédéral? Y a-t-il concertation avec les Pays-Bas dans le cadre de la mise en place de leur système? Quelles solutions envisagez-vous pour diminuer l'inégalité entre les milieux urbain et rural?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Une tentative de concertation a eu lieu en 2008 dans le cadre d'une réunion de la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications, mais, comme on était en fin de législature régionale, les Régions ont préféré ne plus évoquer la question.

Maintenant, cette concertation pourra être reprise.

Dans l'accord du gouvernement flamand, une taxation kilométrique pour les camions est prévue en 2013. L'introduction d'une telle redevance pour les voitures sera aussi examinée.

L'accord du gouvernement wallon prévoit, à partir de 2012, un système de tarification pour le transport routier de marchandises.

L'accord gouvernemental bruxellois reste muet à cet égard.

Si l'on introduit un système de taxation des véhicules au kilomètre parcouru, cela doit aller de pair avec une

révision complète de la fiscalité automobile (y compris les accises sur les carburants, de compétence fédérale).

Nous devons discuter, non seulement entre le fédéral et les Régions, mais aussi avec les Pays-Bas, où des difficultés sont d'ailleurs apparues à ce sujet.

Si nos Régions décident d'un tel système, cela nécessitera en tout cas une étude approfondie.

Si l'on choisit un système intelligent, il est possible de différencier les tarifs en fonction de l'endroit et du moment. Le problème de la Région peut donc être résolu suivant les composants de la tarification.

03.03 Valérie De Bue (MR): Je prends note des intentions, mais le fédéral ne pourrait-il pas avoir un rôle un peu plus proactif de coordination et de concertation? Je crains que nous ne soyons pas prêts, alors que des échéances en matière de protection de l'environnement et dans le cadre du réchauffement climatique doivent être respectées.

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Il faut éviter de construire des portes d'enregistrement pour voitures et camions, ce qui coûterait une somme considérable. C'est pourquoi nous nous sommes orientés vers la mise en application des liaisons par satellite.

Nous espérons l'appliquer à partir de 2012 ou 2013, mais c'est reporté à 2014. Si nous voulons mettre en application un nouveau système, celui-ci doit pouvoir être effectif suffisamment longtemps, pour que les Régions ne fassent pas des investissements inutiles, et qu'il s'inscrive dans la nouvelle technologie européenne.

C'est pourquoi, je prendrai des initiatives.

En ce qui concerne la date de mise en application, je prendrai contact avec les Régions pour qu'elles n'introduisent pas des solutions intermédiaires insuffisamment efficaces.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 17192 de Mme Lejeune est transformée en question écrite.

04 Question de M. Éric Libert à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avancement du dossier RER bruxellois" (n° 17658)

04.01 Éric Libert (MR): Vous avez été interrogé le 16 novembre dernier au sujet de l'état d'avancement du dossier du RER bruxellois et notamment de l'étude sur le RER. Vous aviez reconnu un retard dans la conception de projets concrets et aviez indiqué que le groupe directeur (créé dans le cadre de l'accord sur le RER) comptait soumettre un premier projet de plan pluriannuel et un programme annuel au groupe de pilotage avant le 31 décembre 2009 (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 695, p. 10).

Par ailleurs, un certain Patrick Frenay, géographe et urbaniste, a mené une étude pour la revue scientifique *Brussels Studies*, intitulée "Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois". Il y dresse des constats inquiétants et affirme qu'un coup de frein sérieux a été donné au dossier. D'après lui, "la SNCB en use pour disposer de conditions favorables au développement de son offre, afin d'accroître au maximum sa rentabilité". Et il précise que la Région bruxelloise pèse très peu dans ce débat.

L'étude menée par le groupe directeur a-t-elle été achevée comme prévu et avec quelles conclusions? Avez-vous pris connaissance de l'étude de M. Frenay et partagez-vous son point de vue, selon lequel les intérêts des Régions wallonne et flamande priment ceux de la Région de Bruxelles dans ce dossier?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): La SNCB conteste l'analyse faite par M. Frenay. La convention RER, conclue en 2003, vise à favoriser un transport intermodal et une complémentarité de l'offre des quatre opérateurs.

Une étude récente a été confiée à des experts afin de déterminer l'offre optimale. La convention RER signée par les trois Régions et l'État précise clairement que l'offre RER ne pourra pas porter préjudice aux offres IC-IR et TGV mises en œuvre par la SNCB ni à leur développement. Il apparaît qu'à la pointe du matin en 2015, deux tiers des voyageurs ferroviaires n'utiliseront pas le RER, mais les trains IC et IR.

Le transport public dans Bruxelles doit être intermodal, chaque mode de transport jouant son rôle dans la chaîne.

Il n'est pas possible de proposer des liaisons directes entre tous les points du réseau avec une fréquence élevée.

Actuellement, peu de Bruxellois utilisent le train pour se déplacer dans la ville. La Région de Bruxelles compte actuellement 29 gares et points d'arrêt. Le groupe SNCB veut améliorer la situation.

Dans le cadre du RER, on compterait quelque 35 haltes existantes ou en cours de réalisation.

04.03 **Éric Libert** (MR): Cette étude est-elle accessible au public?

04.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Je tiens à me concerter avec les pouvoirs politiques des Régions avant d'autoriser une distribution plus large du dossier.

04.05 **Éric Libert** (MR): Il s'agit ici d'une simple étude scientifique sur base de laquelle vous contestez l'étude Frenay! Pour apprécier la pertinence de votre réponse, nous devrions avoir accès à cette étude aussi. Je ne vois pas en quoi cela pourrait gêner les négociations avec les trois Régions.

04.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Je dois alors vous prier de vous adresser à Mme Vervotte puisque c'est la SNCB qui conteste.

04.07 **Éric Libert** (MR): Nous ne manquerons pas de le faire.

L'incident est clos.

05 **Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le transport de certains matériaux par des véhicules agricoles" (n° 17863)**

05.01 **Hilde Vautmans** (Open Vld): Le transport notamment de gravier, de cailloux et de matériaux en béton en provenance de et vers les chantiers doit être effectué par des transporteurs professionnels titulaires d'une autorisation de transport, conformément à la législation existante et aux prescriptions en matière de sécurité. Le transport de ces matériaux s'effectue toutefois de plus en plus par des véhicules agricoles qui ne respectent pas ces obligations. Il est question de distorsion de concurrence et un problème de sécurité se pose également, car il s'agit de transport lourd. Comment le secrétaire d'État compte-t-il remédier au problème?

05.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'organisation du transport au moyen de véhicules agricoles constitue un volet de l'accord que j'ai conclu le 22 octobre 2008 avec les fédérations professionnelles des transporteurs. Dans un premier temps, la direction générale Transport terrestre a effectué des contrôles renforcés sur la base de plaintes et de ses propres constatations. Lors de ces contrôles, des infractions en matière d'autorisations, de permis de conduire, d'inscription des véhicules et de surcharge ont été recherchées. Ensuite, le service a dressé une liste des entreprises à risque après avoir consulté différentes bases de données. Les contrôleurs du service ont alors contrôlé ces entreprises.

Il a été constaté que relativement peu d'infractions à la législation ont été commises. La conclusion est que les règles devront être modifiées sur certains points. Les adaptations des équipements des véhicules, tels que le tachygraphe, ne pourront être effectuées qu'au niveau européen. La direction générale Mobilité et

Sécurité routière s'efforcera de limiter le nombre de plaintes en modifiant la réglementation relative à l'inscription. Il sera également envisagé, en collaboration avec le SPF Finances, d'affiner la réglementation relative à l'utilisation de diesel rouge.

05.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Le secrétaire d'État envisage-t-il d'assouplir les règles relatives à la circulation du charroi de chantier?

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je pense plutôt que les véhicules agricoles doivent être soumis aux mêmes normes que les autres véhicules.

L'incident est clos.

06 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les plaques de vitesse 60 à l'arrière des poids lourds d'une MMA de plus de 7,5 t" (n° 18183)

06.01 David Lavaux (cdH): L'obligation de signaler par une plaque de vitesse que les véhicules d'une masse maximum autorisée (MMA) supérieure à 7,5 t ne peuvent dépasser le 60 km/h. sur route ordinaire est-elle utile? Ne pourrait-on pas la supprimer?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Cette règle date de 1961 et permet de différencier les petits camions (MMA inférieure à 7,5 t) et les gros camions (MMA supérieure à 7,5 t). Elle est en usage dans d'autres pays, dont la France, c'est pourquoi elle n'a pas été modifiée.

06.03 David Lavaux (cdH): Je ne suis pas sûr de l'utilité de ces plaques. Étant donné qu'aucune des personnes que nous avons interrogées (policiers, moniteurs d'auto-écoles, etc.) n'a pu nous répondre à ce sujet, il faudrait peut-être informer de nouveau le public.

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (*en français*): Cette règle sera revue à l'occasion de l'actualisation du Code de la route.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18197 de M. Logghe est transformée en question écrite.

07 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la signalisation des contrôles d'alcoolémie par sms" (n° 18255)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est regrettable que des services SMS payants avertissent les conducteurs de l'organisation de contrôles d'alcoolémie. De plus, l'initiative PoliceSpotter développée par une petite entreprise gantoise permet dorénavant de visualiser les contrôles sur une carte géographique grâce à un téléphone intelligent.

En réponse à une question précédente, le ministre a répondu que la divulgation de contrôles d'alcoolémie par SMS n'est pas punissable et que l'avis de la Commission Fédérale Sécurité Routière (CFSR) serait sollicité à propos d'un possible affinement de la législation. Cette commission a-t-elle déjà formulé des conclusions? La législation sera-t-elle modifiée sur cette base?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Selon la CFSR, l'annonce partielle des contrôles est une bonne stratégie car le risque subjectif de contrôle est ainsi accru. La police annonce même un tiers des contrôles par le biais des médias. La commission déplore par ailleurs les initiatives visant à aider les automobilistes à échapper aux contrôles. La commission estime également qu'une interdiction serait irréalisable d'un point de vue juridique parce qu'elle ne pourrait jamais être totalement efficace. Une interdiction pourrait par ailleurs entraîner une publicité gratuite pour des initiatives onéreuses qui impliquent en fait de vaines promesses. Selon moi, les automobilistes le comprendront également.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secrétaire d'État considère donc, après avoir reçu l'avis de la commission fédérale, qu'il n'est pas nécessaire de prendre d'autres initiatives en la matière.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'alcoolémie" (n° 18332)

08.01 Ine Somers (Open Vld): Selon de récents communiqués, les contrôles d'alcoolémie ciblés seraient supprimés, l'objectif étant de faire en sorte que ces contrôles fassent désormais partie intégrante des contrôles routiers généraux. Le secrétaire d'État ne craint-il pas que cela réduise le risque subjectif de se faire prendre? Un budget suffisant est-il disponible pour lier les contrôles de l'alcoolémie aux contrôles routiers?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Ce n'est pas parce que les campagnes BOB s'arrêteront que les contrôles de l'alcoolémie cesseront. En dehors de la période de fin d'année, la police prête aussi attention à la conduite sous influence, même si elle le fait alors de façon moins visible. C'est précisément pour faire passer ce message que l'IBSR a diffusé une affiche soulignant l'importance des BOB en dehors de la période de fin d'année. Les contrôles de l'alcoolémie sont inscrits dans le planning de la police et, par conséquent, les moyens nécessaires à leur réalisation sont provisionnés.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances sonores dans la périphérie nord de Zaventem" (n° 18333)**
- **Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les futurs itinéraires de vol" (n° 18488)**
- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances sonores dues au survol de la périphérie est de Bruxelles et du Brabant wallon" (n° 18680)**
- **M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de l'espace aérien autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 18682)**

Le **président**: M. Dallemagne a retiré sa question n° 18680.

09.01 Ine Somers (Open Vld): Le comité d'action Périphérie Nord s'oppose une fois de plus au plan de répartition en raison des nuisances et d'un manqué de sécurité. Pour Belgocontrol, ce plan ne pose aucun problème. Le ministre pourrait-il évaluer la situation actuelle? Dans quelle mesure le plan de répartition est-il respecté? Des adaptations seront-elles nécessaires?

09.02 Bart Laeremans (VB): Le 11 janvier dernier, le secrétaire d'État a déclaré qu'il prépare une note dans laquelle il vise une répartition aussi objective que possible de l'utilisation de la route aérienne au-dessus de Zaventem. La semaine suivante, un article qui disait exactement le contraire a été publié dans la presse et a soulevé des protestations de la part du ministre flamand compétent. Comme toujours, il semble que les francophones aient le dessus.

Avec qui a-t-on négocié à propos de cette note? Est-il exact que le gouvernement flamand n'a pas été associé à cette négociation? Et que la densité de la population serait prise en compte comme critère? Sera-t-il encore tenu compte des principes selon lesquels il convient de voler face au vent et le plus possible en direction de la destination? Que se passera-t-il en matière de normes de vent? Quand le Parlement sera-t-il informé? Quand le gouvernement prendra-t-il une décision? Cette note sera-t-elle coulée dans un projet de loi?

09.03 Sonja Becq (CD&V): Voici deux semaines, le secrétaire d'État a indiqué qu'il négociait un nouveau plan de répartition. Ensuite, on a pu lire dans un article de *La Libre Belgique* que le gouvernement aurait déjà pris une décision. Le secrétaire d'État démentait le contenu de l'article en question.

Nous pensons qu'il convient d'atteindre trois objectifs: le maintien des activités aéronautiques et de l'emploi, une dispersion équilibrée et la sécurité. Dans quelle mesure sont observés les principes selon lesquels il faut voler contre la direction du vent, voler directement vers la destination, se référer aux mêmes normes de vent

pour toutes les pistes, prévoir une dispersion maximale et opter pour les zones les moins peuplées? Des règles identiques sont-elles appliquées la nuit, le week-end et pendant la journée? Est-il exact que la route Chabert sera remplacée par la route du Ring? Quel calendrier la note prévoit-elle pour procéder à cette substitution?

09.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Après la publication de cet article, je m'en suis distancié expressément dans un communiqué de presse. Ce dossier n'a pas encore été examiné au sein du gouvernement. Un groupe d'experts a été chargé de définir des routes améliorées mais il n'est pas encore parvenu à un accord. Toutes les spéculations concernant mes éventuelles propositions sont donc infondées car aucune décision définitive n'a encore été prise.

En décembre 2008, le gouvernement a conclu un accord sur un premier volet important. Pour le second et, je l'espère, dernier volet, nous venons de mettre au point une bonne méthode de travail. Afin de ne pas mettre en péril ces discussions, je n'en dirai pas plus car je pense que c'est encore prématuré. J'y reviendrai plus tard.

Après des années de tiraillements politiques et juridiques, nous nous sommes fixé comme objectif de trouver une solution équilibrée et durable mais cela prendra du temps. Il y a des divergences de vues et il n'est pas simple de débrouiller cet écheveau. De plus, nous devons tenir compte des exigences techniques et de l'impératif de la sécurité.

L'objectif est en effet de fixer les procédures pour l'exploitation de l'aéroport dans une loi qui comporterait également une analyse de l'incidence sur la sécurité, les nuisances sonores et la capacité de l'aéroport.

09.05 Ine Somers (Open Vld): J'ai bien compris qu'il est encore trop tôt pour fournir de nombreuses informations mais j'espère en revanche que le Parlement sera dûment informé lorsqu'une décision aura été prise. Il est normal que la plus haute priorité soit accordée aux normes de sécurité.

09.06 Sonja Becq (CD&V): Cette réponse ne nous a pas appris grand-chose mais je comprends que le secrétaire d'État souhaite être discret. Il doit évidemment pouvoir garantir la sécurité mais, en même temps, il doit aussi veiller à ce que chacun soit traité de la même manière.

09.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Mme Becq veut-elle dire que nous devons appliquer des critères égaux?

09.08 Sonja Becq (CD&V): Oui. Il est évidemment impossible de modifier la direction du vent mais, à l'heure actuelle, les mêmes critères ne s'appliquent pas toujours à tout le monde. Cela doit changer.

09.09 Bart Laeremans (VB): Apparemment, et comme on pouvait le lire dans l'article, l'accord est pratiquement conclu. Je persiste donc à croire que l'auteur n'a pas complètement inventé tout ceci.

Le secrétaire d'État dit que nous devons nous engager dans une voie médiane. Toutefois, il existe à Bruxelles de nombreux lobbies. Il ne faudrait pas croire pour autant qu'ils représentent de nombreux citoyens. Ils ne poursuivent qu'un seul objectif: reporter toutes les nuisances sur les habitants de la périphérie nord. Le comité d'action Noordrand plaide en revanche pour une dispersion équitable. Une telle dispersion est d'ailleurs la meilleure solution dans la mesure où elle va de pair avec une répartition raisonnable des nuisances.

Avec qui exactement le secrétaire d'État a-t-il déjà parlé? Avec qui n'a-t-il pas parlé? Des experts ayant un lien avec Bruxelles siègent-ils dans le groupe de travail? Quoi qu'il en soit, il est clair que le secrétaire d'État n'a pas encore entendu le point de vue du gouvernement flamand, ce qui est urgent.

J'espère, faute d'informations plus précises, qu'une solution équitable et équilibrée sera trouvée. Il est dommage que le secrétaire d'État ne puisse porter ces études à notre connaissance car elles nous aideraient à mieux préparer le débat qui y sera consacré.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la

sécurité à l'aéroport de Zaventem" (n° 18334)

10.01 Ine Somers (Open Vld): Récemment, une personne est parvenue à deux reprises à pénétrer dans l'enceinte de l'aéroport jusqu'au tarmac. Le secrétaire d'État reconnaît-il l'existence d'un problème de sécurité? Des efforts supplémentaires sont-ils nécessaires? Peut-on également attendre des initiatives européennes en la matière?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Ces questions ont été abordées en détails au cours de la précédente réunion de cette commission. Je vous renvoie dès lors au compte rendu de la commission C740, pages 36 à 40.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18379 de M. Waterschoot est transformée en question écrite.

11 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'emploi des langues lors de la diffusion des consignes de sécurité dans les avions" (n° 18542)

11.01 Patrick De Groote (N-VA): Les passagers qui arrivent à Zaventem ou quittent ce même aéroport à bord d'un appareil d'une compagnie aérienne étrangère, n'entendent généralement pas les consignes de sécurité en néerlandais. Les annonces en français laissent à désirer également.

Existe-t-il des règles nationales ou internationales réglant l'utilisation des langues pour les instructions de sécurité? Ces consignes de sécurité ne peuvent-elles pas être considérées comme un manuel relatif à un produit économique de sorte que l'utilisation de la langue de la région est obligatoire à l'atterrissage et au décollage?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La réglementation internationale est basée sur l'annexe 6 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 et sur le Règlement 39.22 adopté par le Conseil européen en 1991, relatif à l'aviation civile internationale. Les dispositions belges figurent au Moniteur belge du 13 février 1970 sur les mesures techniques dans le cadre de l'exploitation d'avions dans le secteur du transport aérien commercial.

L'exploitant doit veiller à ce que les mesures de sécurité soient expliquées oralement aux passagers. Les passagers reçoivent également une plaquette illustrant clairement le fonctionnement de l'équipement de secours et l'endroit où il est rangé.

Il n'existe pas de règles précises en ce qui concerne l'utilisation des langues. Les instructions sont données oralement, gestes à l'appui et une plaquette illustrée de pictogrammes permet à l'ensemble des passagers de comprendre le message.

Si l'on considère les instructions de sécurité comme un manuel relatif à un produit économique, je renvoie M. De Groote au ministre de l'Économie.

11.03 Patrick De Groote (N-VA): Il s'agit ici de sécurité et il faut donc veiller à ce que tous les passagers comprennent les explications. Le recours aux pictogrammes et aux signes est en effet suffisant mais pourquoi les explications ne sont-elles pas fournies dans la langue de la région? Je soumettrai cette question au ministre de l'Économie.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès au tarmac de Zaventem" (n° 18639)**

- **M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les rumeurs relatives à l'autorisation d'une nouvelle société de manutention de bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 18669)**

12.01 Ine Somers (Open Vld): Il existerait des projets visant à briser le duopole de fait à Zaventem et à autoriser un troisième bagagiste à côté d'Aviapartner et de Flightcare. Selon une étude, de nombreux inconvénients sont en effet liés à ce duopole. Un troisième acteur permettrait de toujours assurer un service minimum en cas de grève.

Le secrétaire d'État confirme-t-il l'existence de projets en ce sens? La conclusion de l'étude est-elle effectivement qu'un troisième acteur permettrait d'assurer un service minimum en cas de grève? Y a-t-il encore d'autres avantages pour les consommateurs et les voyageurs? Des discussions ont-elles déjà eu lieu avec les syndicats à ce sujet? Les projets auront-ils des conséquences pour l'emploi?

12.02 David Geerts (sp.a): Je reprends à mon compte une partie des questions de M. Bonte parce qu'il ne pouvait être présent aujourd'hui. Nous ne sommes pas convaincus que la suppression du duopole soit une bonne chose. En 2009, le volume a diminué à l'aéroport. Quelle serait dès lors la plus-value d'une troisième société de manutention de bagages?

Environ 70 % des coûts des sociétés de manutention de bagages sont constitués de frais de personnel. Une concurrence accrue se traduira donc nécessairement par des conséquences négatives pour les simples travailleurs. À l'époque où il était compétent en la matière, le premier ministre Leterme avait déjà dit ne pas être partisan de l'arrivée d'un troisième bagagiste parce qu'il craignait des effets négatifs sur les conditions salariales et de travail, ainsi que sur le rythme d'investissement.

Quel est le point de vue du gouvernement? Pouvons-nous prendre connaissance de l'étude en la matière? Le gouvernement est-il conscient des conséquences sur les conditions salariales et de travail? Quelle sera l'incidence en termes de sécurité interne et externe?

12.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai demandé à l'Université d'Anvers de procéder à une évaluation détaillée des opérations de manutention au sol en vue du renouvellement des concessions l'an prochain. Je présume que la réponse du premier ministre Leterme à laquelle M. Geerts se réfère, date d'avant la grève de 2008.

Cette étude macroéconomique conclut, entre autres, qu'aucune raison économique ne justifie de limiter à deux le nombre d'opérateurs. Pour prendre ma décision, je me laisserai guider avant tout par la recherche d'un meilleur rapport qualité/prix pour les utilisateurs, car ce sont eux qui paient les services qui sont fournis à l'aéroport. J'aborderai évidemment aussi avec les partenaires sociaux les conséquences sociales de certains choix, quelle que soit leur orientation. Les syndicats ont d'ailleurs déjà réagi à cette étude.

Si l'on compare avec d'autres aéroports, il s'avère que le nombre de sociétés de manutention n'a pas d'incidence directe sur la sécurité de l'aéroport. La sécurité doit faire partie de la formation du personnel et est tributaire de l'état du matériel utilisé. La procédure de sélection y fera explicitement allusion.

Je ne peux actuellement pas vous révéler exactement quel sera le choix final mais la situation actuelle de duopole me déplaît. Je considère que l'intérêt des passagers est prioritaire et je veux absolument éviter que les incidents de 2008 se reproduisent.

12.04 Ine Somers (Open Vld): Je me félicite d'apprendre que le rapport qualité-prix ainsi que l'intérêt de l'utilisateur constitueront des critères primordiaux lors de la décision.

12.05 David Geerts (sp.a): La multiplication des sociétés de manutention de bagages amènera ces entreprises à se concurrencer sur le plan des salaires et des conditions de travail. En conséquence, plutôt qu'une diminution, je crains un accroissement du nombre de conflits sociaux. Nous observons d'ailleurs ce type d'évolution à l'étranger. Le gouvernement aurait dès lors intérêt à abandonner cette idée. Quand prévoit-on une décision à ce sujet?

12.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La concession expire fin 2011. Un nouveau partenaire éventuel devrait à tout le moins être informé au minimum un an à l'avance pour qu'il puisse acquérir l'équipement approprié. La décision sera donc prise dans les prochains mois.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18647 de Mme Plasman est transformée en question écrite.

13 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'évolution du projet RER" (n° 18663)

13.01 David Lavaux (cdH): En février 2009, la commune de Linkebeek a introduit un recours au Conseil d'État contre le permis d'urbanisme accordé pour la réalisation du RER. L'auditeur serait favorable aux arguments de la requête.

Confirmez-vous les informations selon lesquelles il y aurait eu un vice de procédure? Dans le cas d'une annulation du permis, quelles seraient les conséquences budgétaires pour Infrabel?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Le recours se fonde sur un prétendu vice de forme que la Région et Infrabel jugent non fondé. Infrabel ne souhaite pas se prononcer actuellement sur l'éventuel avis favorable du Conseil d'État.

13.03 David Lavaux (cdH): Nous attendrons donc l'avis définitif du Conseil d'État!

L'incident est clos.

14 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place de la banque de données concernant le permis à points" (n° 18677)

14.01 David Lavaux (cdH): Dans le cadre du permis à points, le SPF Mobilité et Transports est chargé d'organiser la centralisation des informations dans une banque de données. Pourriez-vous nous éclairer sur la concrétisation de ce projet, l'agenda des rencontres avec la police et la Justice, l'état d'avancement des négociations, le type de données centralisées et les personnes qui pourront y avoir accès?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): En annonçant le système du permis à points, j'ai d'abord voulu relancer le débat. La loi qui instaure ce régime date de 1990 mais n'a jamais été exécutée.

Entre-temps, les pays qui l'ont introduit, comme la France, l'Italie et l'Espagne, ont obtenu des résultats positifs.

Deux opérations préalables sont nécessaires: établir les arrêtés d'exécution et mettre en place le système informatique au sein du SPF Justice et de mon propre département.

En ce qui concerne ce dernier, la banque de données sera opérationnelle en principe pour juillet 2010, coïncidant avec l'introduction du nouveau format de permis de conduire.

Du côté de la Justice, l'informatisation des tribunaux de police est en phase d'élaboration, de sorte que les interconnexions puissent être établies, ce qui est indispensable pour rendre possible le transfert simple et rapide des données: nombre de points, mais aussi gravité des infractions et date des condamnations.

L'accès aux données du permis à points est réglé par la loi, qui le réserve aux autorités judiciaires, au service qui gère le permis à points et naturellement au détenteur du permis de conduire.

Rien ne sera mis en place en tout cas avant que les arrêtés royaux d'exécution ne soient élaborés.

14.03 David Lavaux (cdH): Vivant à cheval sur la frontière française, je puis constater à quel point le permis à points modifie le comportement des conducteurs. J'espère que vous associerez la commission à l'élaboration des arrêtés d'exécution.

L'incident est clos.

15 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme de la Direction pour l'immatriculation des véhicules" (n° 18678)

15.01 David Geerts (sp.a): La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) a été réformée le 1^{er} janvier 2010. La note de politique générale mentionne que 85% des inscriptions demandées se font dans un délai de deux jours ouvrables.

Quelles restructurations ont-elles été instaurées concrètement au 1^{er} janvier? A quelle occasion? Quelles sont les conséquences pour la qualité des services? Dans quelle mesure la DIV parvient-elle à réaliser ses objectifs opérationnels? Quel pourcentage des demandes d'immatriculation est-il traité par l'intermédiaire de WebDIV? A-t-on procédé à des recrutements supplémentaires ou à des glissements internes?

15.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La procédure d'immatriculation d'un véhicule ne peut être confondue avec la procédure d'homologation. En cas d'immatriculation simple d'un véhicule - dont tous les papiers sont en ordre - l'objectif annoncé de 85% est largement atteint. Ces derniers mois, la procédure d'immatriculation pour les véhicules importés a toutefois subi des retards, qui s'expliquent par la mutation de plusieurs collaborateurs auprès du service d'homologation, le recours à de nouveaux collaborateurs et la mise en service d'un nouveau système informatique. Nous devons faire observer que pour les véhicules importés les documents ne sont pas toujours en ordre.

Près de 51% de l'ensemble des inscriptions se sont opérées par le site WebDIV ainsi que 18% environ des prorogations des plaques d'immatriculation commerciales.

A très court terme, des initiatives seront prises pour améliorer l'accueil téléphonique à la DIV et améliorer sensiblement le service d'homologation.

15.03 David Geerts (sp.a): Nous vérifierons si l'accessibilité s'améliore effectivement.

L'incident est clos.

16 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du code de la route" (n° 18679)

16.01 David Geerts (sp.a): Le secrétaire d'État a annoncé une réforme fondamentale du code de la route. Le nouveau code de la route devrait entrer en vigueur en 2011. Le Parlement devrait également être associé aux discussions.

Qu'en est-il de ce dossier? Quel est l'avis de la Commission Fédérale Sécurité Routière (CFSR)? Les commissaires peuvent-ils en prendre connaissance? Où en est la concertation avec les Régions et avec le Conseil d'État? Quel calendrier a été arrêté? Estimez-vous que la mi-2010 constitue toujours un délai réaliste pour la présentation des propositions au Parlement?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les textes du nouveau code de la route seront soumis le 4 décembre 2009 à la CFSR. Les innovations et les problèmes ont été examinés et les membres du groupe de travail ont été invités à communiquer par écrit leurs observations sur la forme et le contenu.

J'ai été surpris par le grand nombre d'observations et de commentaires. Il nous faudra dès lors une plus longue période pour examiner les textes et les adapter le cas échéant. Je souhaite présenter un texte qui soit juridiquement au point et qui ne puisse pas donner lieu à des contestations.

Nous devons être en possession d'un projet définitif pour fin avril. Nous entamerons alors sans délai la procédure de consultation avec la Justice, les Régions et le Conseil d'État. Au cours de la seconde moitié de cette année, nous pourrons ensuite publier le code de la circulation. La concertation avec le secteur devra déterminer dans quel délai l'informatique et les formations pourront être adaptées pour que le nouveau code puisse effectivement entrer en vigueur.

Mon objectif du 1er janvier 2011 pour la mise en route sera donc difficile à atteindre mais je m'en tiens néanmoins provisoirement à cette date. Après l'accord définitif, nous devons en tout cas prévoir suffisamment de temps pour diffuser les textes parmi les millions de Belges qui devront en définitive se conformer au nouveau code de la route.

16.03 David Geerts (sp.a): Il y a deux éléments importants: la sécurité juridique et une bonne communication à l'adresse de ceux qui devront appliquer le nouveau code. Le Parlement y sera associé mais sera-ce après la fin des travaux ou avant?

16.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Informer le Parlement lorsque tout est terminé n'a évidemment pas beaucoup de sens. J'espère pouvoir fournir des informations appropriées au cours du premier semestre.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 31.