

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

van

WOENSDAG 17 MAART 2010

Namiddag

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

du

MERCREDI 17 MARS 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.35 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de daadwerkelijke invoering van Galileo" (nr. 19091)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Galileo, een Europees satellietnavigatiesysteem dat sinds 2004 wordt getest, zou nog dit jaar in gebruik kunnen worden genomen en zou tegen 2013 operationeel moeten zijn in het maritiem vervoer, het luchtvervoer en het vervoer te land.

De eerste twee satellieten zullen eind dit jaar worden gelanceerd en de twee volgende in april 2011. Dit instrument, dat onder de verantwoordelijkheid valt van de Europese ruimtevaartorganisatie ESA, zal dezelfde mogelijkheden bieden als het huidige Amerikaanse GPS-systeem en zal deze optimaliseren. Dit project zou werk bieden aan 15.000 tot 20.000 mensen in Europa. Tweeduizend betrekkingen zouden op termijn blijven bestaan, voor de exploitatie van het systeem.

De voorloper van Galileo, EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) is in gebruik sinds 1 oktober 2009 en is compatibel met het GPS-systeem, waarvan het de signalen corrigeert.

De signalen van de GPS-satellieten zullen dus dankzij de Europese technologie beter kunnen worden ontvangen. De GPS-systemen doen er immers steeds langer over en ondervinden meer en meer moeilijkheden om verbinding te maken met het satellietstelsel, wat verkeersongevallen in de hand kan werken.

Is het mogelijk EGNOS te versterken door de signalen en de bakens sneller te verbeteren? Is het mogelijk, in afwachting van 2014, dankzij het samengaan van Amerikaanse en Europese technologie, over een betrouwbaarder lokalisatie- en geleidingssysteem te beschikken?

Hoe moet in Europa en met name tijdens het Belgische voorzitterschap worden opgetreden om die evolutie snel gestalte te geven?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Het Europees satellietnavigatiesysteem EGNOS/Galileo werd ontwikkeld met de steun van de *Galileo Joint Authority*, die in Brussel gevestigd is. De Europese lidstaten, de Europese Commissie, de ruimte-industrie en ESA zijn erbij betrokken.

In 2007 moest de aanvankelijke benadering worden bijgesteld door de vertraging opgelopen tijdens fase IOV (*In Orbit Validation*). De Commissie werd aangewezen als manager van het GNSS-programma ter uitvoering van richtlijn 683/2008. Het project kreeg nieuw leven ingeblazen door een gemeenschapsfinanciering van 3,14 miljard euro.

België volgt de ontwikkelingen door actief deel te nemen aan de werkzaamheden van het GNSS-comité. Mevrouw Laruelle en ikzelf hebben op 14 januari 2010 een interministerieel coördinatiecomité opgericht.

Het Europees Parlement rondt de herzieningsrichtlijn af betreffende de Toezichtautoriteit van Galileo.

Ik verwacht dat het Europees Parlement zich actiever bezighoudt met de GNSS-problematiek, zoals bepaald in het Verdrag van Lissabon. Die materie zal in elk geval bovenaan de TTE-agenda van het nakende Belgische voorzitterschap staan.

Ik deel uw ongerustheid over het EGNOS-ondersteuningsprogramma dat sinds oktober 2009 operationeel is en van fundamenteel belang is voor de transportsector en de hulp- en veiligheidsdiensten. Ik pleit voor de invoering van het Europese *eCall*-systeem, dat de persoonlijke veiligheids- en verkeersveiligheid moet bevorderen.

Wat de agenda betreft, verwijst commissaris Kallas naar de Europese *Mid-term Review* van GNSS-programma's in 2010, die ons zal toelaten in 2013-2014 een constellatie van operationele Galileo-satellieten in FOC-fase (*Full Operational Capacity*) te realiseren.

We zullen evenwel rekening moeten houden met concurrentie van buitenaf. Er zal ook een voorstel inzake PRS-toepassingen (*Public Regulated Services*) worden gedaan. Mijn collega's mevrouw Laruelle en de heer Van Quickenborne kunnen u meer informatie verschaffen over de concrete impact van het EGNOS-systeem.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrijstellingen voor gordels" (nr. 19296)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele misbruiken inzake de vrijstellingen voor het dragen van de veiligheidsgordel" (nr. 19598)

02.01 **Paul Vanhie** (LDD): De staatssecretaris wil het aantal vrijstellingen voor het rijden zonder gordel verminderen. In overleg met de artsen wil hij een lijst opstellen van de aandoeningen die in aanmerking komen voor een dergelijke vrijstelling. Hoeveel boetes worden er jaarlijks gegeven voor het niet-dragen van de gordel en hoeveel inkomsten levert dat op? Is de Orde der Geneesheren al gecontacteerd? Waarom wordt de professionele autonomie van de arts niet gerespecteerd?

02.02 **David Lavaux** (cdH): Volgens het BIVV zijn overdreven veel (250.000) bestuurders op grond van een medisch attest vrijgesteld van de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen. Bevestigt u die informatie? Hoe kan men echte medische attesten van valse onderscheiden? Hebt u hieromtrent met het BIVV samen gezeten? Zal u de criteria voor de uitreiking van medische attesten nader bepalen? Hoe zal u dat doen en met welke partners zal u daartoe samenwerken?

02.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb al op 8 februari 2010 uitvoerig op een identieke vraag van mevrouw Raemaekers geantwoord.

(*Frans*) Sinds 1975 werden er ongeveer 250.000 vrijstellingen om medische redenen verleend. Sommige artsen zouden het attest op eenvoudig verzoek verstrekken. Het aantal ziekten of aandoeningen dat daarvoor in aanmerking komt, zou zeer beperkt zijn, maar er bestaat geen volledige lijst. Daarom heb ik het CARA (Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing) van het BIVV gevraagd in overleg met de Orde van geneesheren er een niet-exhaustieve beschrijvende lijst van op te maken, teneinde de artsen te informeren en te adviseren.

(*Nederlands*) Het is duidelijk dat de leidraad voor dokters geen verplichting is. Ze beslissen wel degelijk autonoom. De meeste artsen zijn echter vragende partij om goed wetenschappelijk geïnformeerd te worden zodat ze eventuele weigeringen degelijk te kunnen motiveren.

De schending van de gordelverplichting leverde de overheid vorig jaar 5,6 miljoen euro op voor 112.306

overtredingen, ervan uitgaand dat eenieder zijn boete ook betaald heeft.

02.04 David Lavaux (cdH): Als de artsen over een lijst zouden beschikken, zouden ze die aanvragen voor een vrijstelling inderdaad gemakkelijker kunnen weigeren. Ook u zou daar baat bij hebben.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Martine De Maght** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de machtigingen voor praalwagens" (nr. 19281)
- de heer **Bert Schoofs** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problematiek van de machtiging voor carnavalwagens" (nr. 19445)
- de heer **David Lavaux** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de machtigingen voor carnavalswagens om zich op de weg te begeven" (nr. 20176)

03.01 Martine De Maght (LDD): Voor praalwagens die deelnemen aan folkloristische manifestaties, moeten sinds januari 2009 twee machtigingen worden aangevraagd: een in de gemeente van vertrek en een in de gemeente van de manifestatie. Niet iedereen ziet daar de zin van in. Zijn er de laatste tien jaar ongevallen gebeurd met praalwagens? Hoeveel machtigingen werden er al uitgereikt? Heeft de politie al inbreuken vastgesteld op de verplichting? In welke mate heeft de machtiging invloed op de verkeersveiligheid? Kan er geen administratieve vereenvoudiging worden doorgevoerd voor de aanvraag? Mogen op een enkele aanvraag meerdere manifestaties worden aangegeven?

03.02 Bert Schoofs (VB): De burgemeester van mijn gemeente heeft mij geantwoord dat de rondzendbrief over de praalwagens moeilijk toe te passen is. Voor hem volstaat het dat op elke hoek van de praalwagen iemand zit die de veiligheid waarborgt. In een gemeente als de mijne zou men een studiebureau nodig hebben om alle wagens te keuren. Wat is het standpunt van de staatssecretaris?

03.03 David Lavaux (cdH): Het koninklijk besluit van 27 januari 2008 bepaalt de voorwaarden waarop praalwagens op de openbare weg mogen rijden. Bij omzendbrief wordt verduidelijkt hoe de bepalingen geïnterpreteerd dienen te worden. Aangezien de gemeentebesturen de technische en folkloristische aspecten niet kunnen beoordelen, is de omzendbrief niet toepasbaar en wordt hij meestal ook niet toegepast.

Welke oplossing stelt u voor, in overleg met de gemeenten?

03.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (*Nederlands*): De reglementering van begin 2009 geeft belangrijke vrijstellingen aan carnavalswagens. Technische controle moet niet, inschrijving ook niet en de regels inzake lading, aantal aanhangwagens en verlichting zijn niet langer op dergelijke wagens van toepassing.

Er moet natuurlijk enige controle zijn over wat er op onze openbare weg terechtkomt en de gemeentelijke machtiging is de concretisering van die controle. De carnavalswagen mag alleen worden gebruikt om van de standplaats naar het evenement te rijden. Als men met de praalwagen naar een andere gemeente rijdt, is het toch evident dat die ook moet weten dat de wagen eraan komt.

Verder omvat de elementaire controle alleen een controle op de aanwezigheid van lichten, op het traject dat gevolgd zal worden - en dat de gemeente uiteraard niet zelf kan verzinnen -, op de lading - in het bijzonder op uitstekende delen - en tot slot op de aanwezigheid van een verzekering.

Veel wordt er dus niet geëist en men heeft geen ingenieur nodig om de controles uit te voeren. De verantwoordelijkheid over de naleving van de regels en de veiligheidsvoorschriften blijft bij de organisatoren berusten.

Er zijn geen aparte gegevens beschikbaar over de categorie van de praalwagens. We zijn niet op de hoogte van het aantal praalwagens dat betrokken was bij ongevallen. De machtiging die de gemeenten uitreiken, worden ook niet centraal bijgehouden. Wij hebben dus geen cijfers van het aantal overtredingen op de niet-

naleving van de verplichting om een machtiging aan te vragen. Waarschijnlijk zijn de carnavalgemeenten beter geplaatst om hierover via hun lokale politie informatie te geven.

(Frans) Krachtens de regelgeving met betrekking tot de praalwagens gelden voor folkloristische voertuigen een aantal afwijkingen van de wegcode en van het technisch reglement. Teneinde de verkeersveiligheid te vrijwaren worden er daarbij wel een aantal minimumvereisten opgelegd. Voor de uit te voeren controles is het niet nodig een gespecialiseerd technicus in de arm te nemen. De organisator blijft aansprakelijk voor de veiligheid, ook al heeft hij een vergunning van de gemeente.

03.05 Martine De Maght (LDD): Ik aanhoor dit antwoord met stijgende verbazing. Op het moment dat de regelgeving werd opgesteld, was er noodzaak aan een vrijstelling. Dat was een goede beslissing. Het probleem is dat er een visuele controle moet zijn vooraleer een machtiging kan worden toegekend. In de vertrekgemeente is dat geen probleem, maar de aankomstgemeente, die soms wel 100 km verder ligt, kan alleen op papier toelating geven. Daarom zou er een systeem moeten komen van – bijvoorbeeld - onderling overleg tussen de politiezones.

Een ander probleem is dat de carnavalsgemeenten vaak ook nog aanvullende voorwaarden opleggen. Is het niet mogelijk om een enkele toestemming te geven voor een bepaalde periode, een soort van 'minikeuringsbewijs'?

03.06 Bert Schoofs (VB): Mevrouw De Maght heeft een punt: ofwel moet er een machtiging zijn voor elke gemeente waar de wagen langskomt ofwel volstaat een enkele machtiging.

Blijkbaar zien de gemeentebesturen het te ingewikkeld. Ik zal dat melden in mijn gemeente Beringen, waar men meent een gedoogbeleid te moeten voeren omdat de regeling in de praktijk te ver af staat van de theorie. De minister beweert hier het tegendeel.

03.07 David Lavaux (cdH): De praalwagens hebben erg uiteenlopende kenmerken, wat het moeilijk maakt om eenvormige normen toe te passen. Ik ben tevreden dat u erop wijst dat de door de burgemeester uitgereikte vergunning geen homologatieattest is op grond waarvan de gebruiker of de bouwer van de praalwagen zou worden vrijgesteld van zijn verplichtingen.

03.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Een stad uit mijn regio – en ik woon dicht bij mevrouw De Maght – heeft mij gesmeekt de strenge regels af te zwakken omdat er anders geen praalwagens meer zouden zijn. Dat hebben wij gedaan, zo veel mogelijk in samenspraak met de carnavalsgemeenten. Wij hebben beslist dat elke gemeente zelf moet beslissen wat toegelaten is.

Wij hebben al die aparte machtigingen afgeschaft. Als voor de vertrek- en aankomstgemeente een machtiging is verkregen, dan zien we de rest door de vingers. Wij zijn daarin soepel en nu vraagt men mij weer om meer regels! Als wij een regelgeving volgens het boekje moeten opstellen, dan kan dat alleen maar de strenge regelgeving van vroeger zijn. Iets tussenin kan niet. Regels *à la tête du client*, daar doe ik niet aan mee!

03.09 Martine De Maght (LDD): Ik heb niet ontkend dat het een goede regelgeving is, maar elke regelgeving mag toch geëvalueerd en desnoods bijgestuurd worden?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Gelet op de afwezigheid van mevrouw Clotilde Nyssens, wordt haar vraag nr. 19364 geschrapt. Aangezien de heer Geerts in een andere commissie moet aanwezig zijn, wenst hij zijn vragen nr. 19367 en nr. 19826 samen te voegen.

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het dragen van een fluovestje" (nr. 19372)

04.01 Valérie De Bue (MR): U verklaarde onlangs dat u het dragen van een fluovestje door kinderen van de lagere school op de weg van en naar school verplicht zou willen stellen. Ook andere segmenten van de

verkeersveiligheid verdienen een dergelijke aandacht, en een en ander zou niet tot kinderen beperkt mogen blijven.

Waarom zou men ook tweewielers niet kunnen verplichten een fluovestje te dragen wanneer de zichtbaarheid slecht is?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het ging niet om een beslissing. Om een dergelijke verplichting in het verkeersreglement te kunnen opnemen, is er een voldoende groot draagvlak nodig bij de kinderen, de adolescenten, de ouders en de scholen.

Indien de verplichting gereglementeerd wordt, zal het dragen van het vestje gecontroleerd moeten worden door de politiediensten, wat in de praktijk niet te realiseren blijkt.

Samen met de oudercomités en de scholen moeten we het dragen van het fluovestje blijven aanmoedigen en nagaan in welke mate de scholen die verplichting in het kader van het schoolreglement kunnen opleggen.

Bij de kinderen van 0 tot 12 jaar, voetgangers en fietsers, die het slachtoffer werden van een dodelijk ongeval of zwaar gewond raakten in het verkeer, gebeurde dat in 29 procent van de gevallen 's nachts, bij dageraad of bij valavond. Bij de jongeren van 13 tot 18 jaar gaat het zelfs om 48,4 procent. De leerlingen van de middelbare school staan minder open voor dit soort maatregelen dan lagereschoolkinderen, maar we zullen alles in het werk stellen om ze eveneens van het nut hiervan te overtuigen.

04.03 **Valérie De Bue** (MR): Indien de jongeren zich onvoldoende bewust zijn van de gevaren, zullen we op een gegeven ogenblik toch meer aan sensibilisering moeten doen in de scholen.

De vzw's die actief zijn op het vlak van de verkeersveiligheid, vragen meer maatregelen om de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verbeteren.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Peter Logghe** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe kruispuntbank van de voertuigen" (nr. 19399)
- de heer **Patrick De Groote** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorontwerp van wet over de oprichting van de kruispuntbank van de voertuigen" (nr. 19429)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kruispuntbank van de voertuigen" (nr. 19583)

05.01 **Peter Logghe** (VB): Het is belangrijk dat de computersystemen van de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV), de verzekeringsmaatschappijen en de politie compatibel zijn, zodat men onverzekerde voertuigen snel uit het verkeer kan halen. Die zijn immers verantwoordelijk voor een pak ongevallen en de gemeenschap draait op voor schadegevallen waarin ze betrokken zijn.

Wanneer zal de kruispuntbank van de voertuigen operationeel zijn? Zal de politie dit systeem kunnen consulteren? Wordt het onderscheppen van onverzekerde voertuigen een prioriteit? Zal het systeem ook gegevens bevatten van vrachtwagens, motoren en bromfietsen? Zal het compatibel zijn met gelijkaardige buitenlandse informaticasystemen?

05.02 **Patrick De Groote** (N-VA): Wordt er in toepassingen voorzien die betrekking hebben op bepaalde verkeersinbreuken en ongelukken met bepaalde soorten voertuigen? Wie krijgt toegang tot de databanken? Wanneer worden de toepassingen operationeel? In welk stadium zitten de uitvoeringsbesluiten?

05.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De ministerraad heeft het voorontwerp betreffende een kruispuntbank voor voertuigen onlangs goedgekeurd. Hoe ziet de verdere timing eruit? Welke gegevens zullen opgenomen worden in de databank? Wie zal de gegevens invoeren en wie zal ze kunnen consulteren? Kan het systeem een oplossing bieden voor voertuigen die onverzekerd en ongekeurd rondrijden? Is er een afstemming met

Car-Pass? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de informatisering van de homologatieprocedure die parallel aan de uitbouw van het Europees homologatienetwerk zou worden gestart? Is er al nieuws over de centrale database voor de rijbewijzen?

05.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het wetsontwerp zal heel binnenkort in de Kamer worden ingediend. Het is er gekomen omdat het bestaande systeem van registratie van voertuigen een *missing link* bevat bij voertuigen zonder nummerplaat. Zolang een voertuig een nummerplaat heeft, weten we wie de houder is van het voertuig. Wanneer het voertuig uit het verkeer wordt genomen bij afdanking, verkoop of uitvoer weten we niet langer van wie het voertuig is en ook niet wie de verantwoordelijkheid ervoor draagt, bijvoorbeeld inzake recyclage bij afdanking. Het zal ook voor bedrijfsvoertuigen interessant zijn, omdat bedrijven het voertuig als eigenaar kunnen registreren. Bij een onrechtmatige verkoop zal men gemakkelijker kunnen nagaan of de zogenaamde verkoper wel de echte verkoper is.

De huidige juridische basis voor de inschrijving van voertuigen bij de DIV is gebaseerd op een KB tot uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Sinds de bepalingen betreffende de privacywetgeving van kracht zijn, is het onontbeerlijk dat een afzonderlijke wet aan de basis ligt van het repertorium van de voertuigen.

Het wetsontwerp voor de kruispuntbank bevat alle regels en waarborgen voor de verwerking van de persoonsgegevens die verkregen worden bij de inschrijving van voertuigen op naam van de eigenaar van het voertuig en de houder van de nummerplaat.

In het wetsontwerp wordt een wettelijk kader gecreëerd voor de instanties die toegang krijgen en de te volgen procedures hiervoor.

Inzake informatica zal er een systeem ingevoerd moeten worden dat de eigenaar van het voertuig registreert. Het ontwerp legt daarvoor de wettelijke basis. De Koning zal de nadere regels moeten uitwerken. Ook wordt er een nieuw informaticaplatform opgericht dat in staat moet zijn om de voertuigen te registreren vanaf het moment dat ze in België te koop worden aangeboden en dat ook de DIV moet linken met de houder van de nummerplaat.

De nieuwe informatica-architectuur zal veel meer gebaseerd zijn op gegevensuitwisseling via internet met andere netwerken of wettige gebruikers.

De informatie-uitwisseling met de politie, de verzekeringen en de fiscus zal veel directer en meer geactualiseerd kunnen verlopen dan nu het geval is. Er zullen ook veel meer mogelijkheden zijn voor statistische en onderzoeksdoelstellingen.

Dezelfde instanties die nu reeds toegang hebben tot de DIV, zullen voortaan toegang krijgen tot de kruispuntbank: de politie, de fiscus, Car-Pass, de Gewesten, de gemeenten en ook de instanties die voor wetenschappelijke doelstellingen toegang kunnen vragen.

Dezelfde voertuiggegevens die nu al door de DIV worden genoteerd, zullen in de kruispuntbank worden opgenomen. Ook de bromfietsen zullen daarin vanaf volgend jaar terechtkomen.

Informatie betreffende niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen zal beter kunnen worden meegedeeld aan de politie. Uiteraard zal de politie - zoals nu al het geval is - vanuit de patrouillewagen rechtstreeks alle gegevens kunnen opvragen.

In een eerste fase worden uiterlijk tegen eind 2010 de bepalingen inzake het functioneren van de kruispuntbank in werking gesteld, met inbegrip van de preregistratie van de voertuigen. In een tweede fase, in de loop van 2011, zijn de bepalingen met betrekking tot de opspoorbaarheid van de voertuigen aan de beurt.

Er zal inderdaad ook een connectie komen tussen de kruispuntbank en buitenlandse netwerken voor de voertuigen en de nummerplaten. Het Europese homologatienetwerk ETAES is een systeem van documentenbeheer dat kan worden geraadpleegd door de homologatiediensten van de Europese lidstaten

voor een efficiëntere opvolging van hun dossiers.

Wat de verbinding met het bestand van de rijbewijzen betreft, zal men op basis van de persoonsgegevens kunnen nagaan of betrokkene enerzijds een voertuig heeft en anderzijds beschikt over een rijbewijs.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de liberalisering van de handlingbedrijven op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 19403)
- mevrouw **Ine Somers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de derde afhandelaar op de luchthaven van Zaventem" (nr. 20122)

06.01 **Xavier Baeselen** (MR): Op grond van een koninklijk besluit zorgen twee bedrijven op de luchthaven van Brussel voor de grondaafhandeling: Aviapartner en Flightcare. Er heerst dus een duopolie, maar er is sprake van om de markt open te stellen voor een derde operator. Dat zou het mogelijk maken bij onvoorziene stakingen een minimumdienstverlening te bieden qua bagageafhandeling.

U hebt een analyse gevraagd van de haalbaarheid van de toewijzing van een derde licentie. De licentie van de twee huidige bedrijven verstrijkt trouwens in oktober 2011.

Is het plan om een licentie toe te kennen aan een derde bedrijf nog aan de orde? Wat is er gebleken uit de studie daaromtrent?

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Dit dossier ligt redelijk gevoelig en vergt een voorzichtige aanpak.

Ik heb kennis genomen van de studie en heb de actoren geraadpleegd; in de komende weken zal ik een nieuw koninklijk besluit voorleggen.

Er zullen echter nieuwe consultaties komen alvorens dat besluit zijn beslag te geven, want dit dossier overstijgt de vraag naar het aantal handlingbedrijven. Er moet worden gedacht aan de kwaliteit en de veiligheid van de uitrustingen, de opleiding van het personeel, en de kwaliteit van de dienstverlening. Ik mik op een omvattende benadering, om met inachtneming van de economische omstandigheden en de realiteit in het veld de passagiers een zo goed mogelijke dienstverlening te bieden en de veiligheid van het personeel te garanderen.

06.03 **Xavier Baeselen** (MR): Wij zijn voorstander van een beter en ruimer dienstenaanbod voor de reizigers en de veiligheid van de uitrustingen – met naleving van de raadplegings- en overlegprocedures.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen 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. 19405)
- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stand van zaken met betrekking tot het gebruik van de busstrook" (nr. 20405)

07.01 **Xavier Baeselen** (MR): Op de laatste vraag over dit onderwerp had de Staatssecretaris mij geantwoord dat de koninklijke besluiten zo goed als afgerond waren en dat de schriftelijke overlegprocedure met de Gewesten eind januari zou worden opgestart. Hebben de Gewesten en in het bijzonder het Brussels Gewest uw oproep beantwoord?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Frans): Er is op 17 december een overlegvergadering geweest over de aanpassingen van de Wegcode, waaronder het gebruik van de busstroken door motorrijders. Doordat de inhoud van de aanpassingen intussen verruimd werd, heeft het opstellen van het koninklijk besluit meer tijd in beslag genomen; het wordt aan de Raad van State en aan de Gewesten voor het einde van de maand voorgelegd, met het oog op een nieuwe reglementering in juni.

07.03 **Xavier Baeselen** (MR): Zullen de Gewesten in juni 2010 het gebruik van busstroken door motorrijders toelaten?

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Zodra de nieuwe reglementering van toepassing wordt. De keuze komt toe aan de infrastructuurbeheerder.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Patrick De Groote** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijgedrag van een koninklijke prins tijdens de smogalarm" (nr. 19467)
- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijgedrag van prins Filip op de E19" (nr. 19495)

08.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Op 10 februari was de maximumsnelheid in het gehele land beperkt tot 90 km/u vanwege een smogalarm, maar desondanks reed de limousine van prins Filip toen aan een snelheid van meer dan 140 km/u op de E19. De woordvoerder van het paleis stelde nadien dat het hier een officiële verplaatsing met een prioritair karakter betrof.

Een woordvoerder van de staatssecretaris stelde dat de bevelvoerende politieofficier op basis van een risicoanalyse kan bepalen hoe snel er mag worden gereden en bij dringende redenen mag men daarbij de maximumsnelheid overschrijden. Was dit inderdaad een dringend geval? Wat maakt iets prioritair? Was er een reden om sneller te rijden dan de maximumsnelheid? Wordt daartoe ter plaatse een risicoanalyse gemaakt?

08.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb net zoals u via de radio vernomen dat prins Filip op de E19 tegen 140 km/u in een escorte zou gereden hebben op een dag met smogalarm, waarop dus een bijzondere snelheidsbeperking van 90 km/u van kracht was. Op 22 februari hebt u over dit voorval al vragen gesteld aan de minister van Binnenlandse Zaken.

Het is gebleken dat prins Filip zich in een wagen met chauffeur aan 109 km/u verplaatste in een konvooi van twee voertuigen, onder escorte van twee motorrijders van de federale politie. In dat geval is er geen sprake van een inbreuk op de verkeersreglementering. Het is immers de federale politie die bepaalt aan welke snelheid er kan worden gereden en die het rijgedrag vastlegt volgens de opdracht die zij hebben.

Voor morele en andere bezwaren ter zake ben ik niet het gepaste aanspreekpunt.

08.03 **Patrick De Groote** (N-VA): In een nota van de directeur Operaties van de federale wegpolytie staat dat er regelmatig aanvragen binnenkomen om over een prioritair voertuig te kunnen beschikken. Daarvoor moet dan een hele procedure opgestart worden. Ik stel nu vast dat die procedure niet nodig is wanneer het om escortebegeleiding van het koningshuis gaat.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vrachtwagenverbod" (nr. 19543)
- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vrachtwagenverbod bij sneeuwval" (nr. 19546)
- de heer **Patrick De Groote** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verbod op vrachtwagens bij sneeuwval" (nr. 19551)

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Naar aanleiding van de hevige sneeuwval en de daarop volgende monsterfiles van de voorbije winter lanceerde Vlaams minister Crevits het idee om vrachtwagens te verplichten op bepaalde tijdstippen aan de kant te blijven. In Wallonië gebeurt dit nu reeds af en toe.

Wat is de visie van de staatssecretaris tegenover dit idee?

09.02 Patrick De Groote (N-VA): Het Vlaams Verkeerscentrum riep vrachtwagens onlangs op om bij hevige sneeuwval aan de kant te gaan staan. Deze oproep kwam er na de monsterfiles naar aanleiding van de hevige sneeuwval. Volgens Vlaams minister Crevits zouden de vrachtwagens bij dergelijke weersomstandigheden beter uitwijken naar parkeerterreinen of naar de pechstrook. Febetra heeft al boos gereageerd en vindt dat het de verantwoordelijkheid is van de overheid om de wegen berijdbaar te houden. De Vlaamse minister dacht in dit verband zelfs aan een nieuw pictogram. Is hiervoor een aanpassing van de wegcode noodzakelijk?

09.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het klopt dat er de voorbije winter omwille van de hevige sneeuwval meermaals problemen geweest zijn met zware vrachtwagens op de autosnelwegen. Het Waalse Gewest was reeds eerder geconfronteerd met dit fenomeen en het was dan ook de Waalse minister voor Openbare Werken die het eerst sprak over een algemene regel betreffende het vrachtwagenverkeer bij zware sneeuwval. Ik denk niet dat het de bedoeling was van mevrouw Crevits om een dergelijk verbod te veralgemenen.

In de eerste plaats is het moeilijk te beoordelen wat een algemene zware sneeuwval is. Verder kan de situatie ter plaatse zodanig verschillen dat een veralgemeend verbod zinloos is. Er zijn trouwens nog andere situaties mogelijk - bijvoorbeeld ijselvorming - waarbij een verbod zou moeten gelden.

De meest aangepaste maatregel is het plaatsen van lokale signalisatieborden die de doorgang van vrachtwagens verbieden. Het zijn de wegbeheerders, in casu de Gewesten, die moeten beslissen waar die borden moeten komen en wanneer die van toepassing moeten zijn. Het meest aangewezen zijn variabele elektronische borden. Naar mijn mening moeten er daarvoor geen aanpassingen gebeuren aan de federale wegcode. Indien er op vraag van de Gewesten andere borden gecreëerd moeten worden zal ik eventueel de wegcode aanpassen.

09.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het zou interessant zijn om de beleidsverantwoordelijken en de transportsector hierover eens rond de tafel te krijgen.

09.05 Patrick De Groote (N-VA): Ik treed die suggestie bij.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 19554 van mevrouw della Faille de Leverghem wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van winterbanden" (nr. 19896)

10.01 Valérie De Bue (MR): Het is bewezen dat winterbanden aangewezen zijn wanneer het kwik onder de 7 °C daalt, maar toch worden er in België maar weinig verkocht. Minder dan 5 procent van de Belgische automobilisten vervangt de zomerbanden door winterbanden. De prijs (350 à 600 euro) lijkt de meeste automobilisten af te schrikken. Nochtans slijten de zomerbanden niet wanneer men met de winterbanden rijdt!

In sommige landen zijn sneeuwbanden verplicht van november tot eind maart, en in andere landen worden ze aanbevolen. In Duitsland vergoeden de verzekeringsmaatschappijen de schade niet meer als er een oorzakelijk verband wordt vastgesteld tussen het bandentype en het ongeval.

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Bij temperaturen onder 7 °C zorgen winterbanden zeker voor een betere wegvastheid, een veiliger rijgedrag op een droog, nat, besneeuwd of beïjzeld wegdek, een kortere remweg en een beter stuurgedrag in bochten.

Volgens mij kosten winterbanden voor een degelijke gezinsauto eerder 600 dan 350 euro. En dat is niet alles: de vier banden moeten elke keer gedemonteerd en gemonteerd worden, de ventielen moeten vernieuwd worden en de wielen uitgelijnd.

Het stockeren van de banden is ook niet gratis. Wel is het zo dat de zomerbanden langer zullen meegaan als men zes maanden met winterbanden rijdt.

Ik raad dus het gebruik van winterbanden aan, maar ik ben niet van plan dit verplicht te stellen. Ik heb het BIVV gevraagd te onderzoeken of er voor de komende winter hierover een campagne kan worden opgezet.

10.03 Valérie De Bue (MR): De kwestie van de kosten moet verder worden onderzocht. De burger moet beter geïnformeerd en gesensibiliseerd worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19622 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het treinongeval in Halle" (nr. 19669)

11.01 Jacqueline Galant (MR): In 2000-2001 heb ik in mijn gemeente een autocarongeval meegemaakt waarbij twee kinderen zijn omgekomen. Een van de naar aanleiding van de opgerichte werkgroepen overwogen oplossingen om de reiziger te beschermen of te voorkomen dat hij tegen een andere persoon, een stoel of de ruiten wordt geslingerd, bestond erin de bussen en treinen uit te rusten met veiligheidsgordels. Sindsdien zijn de bussen met dergelijke gordels uitgerust, terwijl de trein het enige transportmiddel blijft dat daar niet mee is uitgerust. Waarom?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Transportmiddelen zoals autocars, vliegtuigen en personenwagens zijn geenszins te vergelijken met een trein, noch met een metro, waarin de reizigers in de gang kunnen staan tijdens de rit. Er gebeuren beduidend meer ongevallen met autocars dan met treinen. In het geval van zeer ernstige treinongevallen is een veiligheidsgordel niet per se veiliger. Bovendien zou het zitcomfort in het rijtuig aanzienlijk verminderen.

(Frans) Het spoorwegmaterieel van de NMBS beantwoordt aan de algemene normen van de Union internationale des chemins de fer. Als de treinstellen niet met veiligheidsgordels zijn uitgerust, dan is dat niet om financiële redenen zo.

Ik zal u een aantal cijfers met betrekking tot de treinongevallen meedelen. In 2003 gebeurde er geen enkel ongeval en vielen er dan ook geen doden of gewonden, in 2004 evenmin. In 2005 was er een ongeval met een gewonde. In 2006 waren er twee ongevallen en twee gewonden, in 2007 idem. In 2008 waren er drie ongevallen en zes gewonden. Mij dunkt dat de 750.000 à 800.000 reizigers die dagelijks de trein nemen, op grond van die cijfers niet hoeven te worden verplicht een veiligheidsgordel te dragen. Ik vind bovendien dat de NMBS de criteria van de Union internationale des chemins de fer moet blijven toepassen.

11.03 Jacqueline Galant (MR): Die vraag ging uit van nabestaanden van de slachtoffers. Er zijn mensen omgekomen doordat ze tegen iets aan werden geslingerd. Sommige reizigers zijn boven op andere terechtgekomen, of hebben zich aan de tafeltjes gestoten. Het is wellicht nuttig om zich over die kwestie te buigen, in plaats van met cijfers te jongleren.

Sinds 1967 vielen er toch 83 doden en meer dan 350 gewonden. Er zouden minder gewonden zijn gevallen indien men meer had geïnvesteerd in de treinen. Als er veel mensen moeten rechtstaan, is dat te wijten aan het feit dat de NMBS onvoldoende rijtuigen ter beschikking stelt van de reizigers. De veiligheid heeft niet alleen te maken met de remsystemen, maar ook met de binnenkant van de treinen...

11.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Indien de maatregelen waarvoor u pleit, zouden worden toegepast in de treinen, de metro en de trams, dan zou dit de commerciële doodsteek voor het openbaar vervoer betekenen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het blokkeren van het GEN-dossier" (nr. 19681)

12.01 David Lavaux (cdH): In februari 2009 tekende de gemeente Linkebeek bij de Raad van State beroep aan tegen de bouwvergunning die het Vlaamse Gewest aan Infrabel had verleend in verband met het GEN. De gemeente baseert zich op een procedurefout bij de aflevering van de vergunning (de vergunning had niet mogen worden uitgereikt vóór de wijziging van het Gewestplan). Afgelopen januari antwoordde u mij dat u het advies van de Raad van State wilde afwachten alvorens u uit te spreken.

Hoe zal Infrabel reageren op het advies van de Raad van State (procedures, maatregelen)? Welke gevolgen zal dat advies voor het project hebben (vertragingen, uitgaven voor Infrabel)?

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De bouwvergunning voor het viersporig maken van lijn 124 tussen Ukkel en Nijvel in het Vlaamse Gewest, op het grondgebied van de gemeente Linkebeek en Sint-Genesius-Rode, is bij beslissing van de Raad van State nietig verklaard.

Die beslissing berust op de vaststelling van een procedurefout en heeft geen betrekking op de inhoud van het project.

Infrabel moet nu een nieuwe vergunningsaanvraag indienen bij het Gewest, dat eventueel vooraf een procedure zal moeten opstarten voor de wijziging van het Gewestplan. Dat betekent dat het GEN-project voor lijn 124 in het Vlaamse Gewest twee à drie jaar vertraging zal oplopen.

12.03 David Lavaux (cdH): Het is goed dat de inhoud van het project niet op de helling komt te staan. Ik betreur natuurlijk dat de werken twee tot drie jaar vertraging oplopen, vooral ook omdat dit beroep – dat door een Franstalige burgemeester werd ingediend – nadelige gevolgen zal hebben voor de Franstalige reizigers richting Brussel.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verslag van het zelfstandig onderzoeksorgaan over het ongeluk te Buizingen" (nr. 19682)

- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verslag van het zelfstandig onderzoeksorgaan over het ongeval te Buizingen" (nr. 19741)

13.01 David Lavaux (cdH): Artikel 5 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 bepaalt dat u buitengewone maatregelen kan treffen om het onderzoeksorgaan tijdelijk te versterken wanneer zich een ernstig ongeval voordoet. Opende dit orgaan al een onderzoek naar de omstandigheden van het ongeval in Buizingen? Kreeg het versterking? Zo ja, waar komt dit tijdelijke personeel vandaan? Welke maatregelen werden er al genomen?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): Met toepassing van de wet van 19 december 2006 moet er een onderzoek worden geopend door het Onderzoeksorgaan zware spoorwegongevallen en incidenten van de FOD Mobiliteit en Vervoer na elk ernstig ongeval op het spoornet. Meteen nadat ze weet hadden van het ongeval in Buizingen zijn de twee onderzoekers van de cel ter plaatse gegaan. De onderzoekscel heeft een beroep gedaan op de nodige operationele en technische competenties om het onderzoek tot een goed einde te kunnen brengen. Verscheidene deskundigen werken voor de cel onder de verantwoordelijkheid van de hoofdonderzoeker. Het team bestaat uit zes personen. Naarmate het onderzoek vordert en er behoefte aan bestaat zal het team nog met meer specialisten worden aangevuld.

13.03 David Lavaux (cdH): De rol van dit onderzoeksorgaan is belangrijk. Ik kijk met belangstelling uit naar zijn besluiten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Ine Somers heeft haar toegevoegde vraag nr. 20121 ingetrokken.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de keuze van de banen en van de luchtvaartroutes van en naar Brussel-Nationaal" (nr. 19702)
- de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vermeende akkoord omtrent de geluidsoverlast rond Zaventem" (nr. 19961)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spreiding van de geluidshinder rond Zaventem" (nr. 19964)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het bereikte luchthavenakkoord" (nr. 19986)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het akkoord over het nieuwe plan voor het beheer van de geluidsoverlast van Brussel-Nationaal" (nr. 20055)
- de heer Bruno Tobback aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spreiding van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 20087)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het akkoord over de geluidsoverlast te Brussel-Nationaal" (nr. 20111)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nieuwe vliegplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 20268)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nieuwe vliegplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 20388)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitvoering van het luchthavenakkoord" (nr. 20494)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overmatige gebruik van baan 02 begin maart" (nr. 20481)
- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toepassing van de procedures en de windnormen door Belgocontrol" (nr. 20597)

14.01 **François Bellot** (MR): Heel wat inwoners van Waals-Brabant klagen over de lawaaihinder van vliegtuigen die bij oostnoordoostenwind aanvliegen op baan 02 van Brussels Airport, terwijl die baan enkel bij sterke noordenwind gebruikt mag worden. Hebben alle vliegtuigen die sinds begin februari de luchthaven Brussels Airport aandeden, de veiligheidsregels nageleefd? Zijn de tijdens die periode genomen maatregelen conform het ministerieel besluit van 26 juli 2009? Zijn die maatregelen tevens in overeenstemming met het globale plan voor het beheer van de geluidshinder dat op 19 december 2008 door de ministerraad werd goedgekeurd?

De MR heeft al vele malen geëist dat het Waals Gewest en de betrokken Waals-Brabantse, Vlaams-Brabantse en Brusselse gemeenten bij een overlegplatform betrokken zouden worden. Wordt de Waals-Brabantse gemeenten gevraagd aan de werkzaamheden deel te nemen? Zo niet, waarom niet?

Kunt u ons de conclusies meedelen van de studies betreffende de windnormen met betrekking tot het gebruik van de verschillende routes voor burgervluchten? Bent u gestart met het opstellen van het lawaaiakadaster?

De ombudsdienst weigert klachten die door de inwoners van Waals-Brabant of Brussel collectief worden ingediend, evenals herhaalde klachten, telefonische klachten en klachten per brief; men moet een op het internet opgegeven werkwijze volgen, dat is de enige manier om een klacht in te dienen.

Ik zou willen weten wat er de voorbije anderhalve maand werd gedaan om te voorkomen dat er opmerkingen zouden worden ingediend door personen die zich in een buurtcomité hebben verenigd of die dat schriftelijk of telefonisch wensen te doen omdat ze geen computer bezitten.

14.02 **Ben Weyts** (N-VA): Kan de minister het bereikte akkoord toelichten, inclusief de vooropgestelde timing? Welke zijn de concrete voordelen voor respectievelijk de Noordrand, de Oostrand en het Brussels Gewest? Waarom werden de windadviezen van Airsight niet gevolgd? Klopt het dat vooral landingsbaan 02 wordt ontlast? Boven de Noordrand zal nog meer worden geconcentreerd waardoor de ringroute meer

verkeer slikt en de kanaalroute wordt ontlast Het Vlaams Gewest ondervindt in dat scenario veel meer hinder dat het Brussels Gewest.

Heeft de federale regering een akkoord met de Vlaamse regering en de regering van het Brussels Gewest? Zal er naar een akkoord worden gestreefd voor het voorstel aan het Parlement wordt voorgelegd? Beantwoordt het voorstel aan de vier criteria van het Vlaams Parlement, met name voldoende stille momenten, een eerlijke en evenwichtige spreiding van de hinder, het belang van de bevolkingsdichtheid en een stabiel juridisch kader?

Wacht de staatssecretaris nog op de uitkomst van de procedures van het Brussels Gewest voor het Grondwettelijk Hof?

14.03 Bart Laeremans (VB): De staatssecretaris zat in nauwe schoentjes in het dossier-Buizingen en heeft dan maar de vlucht vooruit gekozen in een ander dossier om de aandacht af te leiden. Het akkoord was echter helemaal niet rond. Er was bijvoorbeeld niet met het Vlaamse Gewest gesproken. Er was evenmin een akkoord met Brussel noch een akkoord over de geluidsnormen.

De staatssecretaris respecteert niet eens de resultaten van de studie die hij zelf besteld heeft over de windnormen. Het maximum van 5 knopen rugwind dat in de studie wordt bepaald, wordt opgetrokken tot 7.

De startbaan richting Noordrand wordt dus zwaarder belast

Wat de spreiding betreft, gaan we naar een paradoxale situatie waarbij wie spreiding heeft gevraagd, concentratie krijgt en wie concentratie heeft gevraagd, spreiding krijgt. Het plan concentreert zich boven de Noordrand en spreidt in het zuidoosten. De beide Woluwe-gemeenten worden extra ontzien via uitwaaiering, boven op alle voordelen die ze nu al hebben. In het noorden blijft de zeer snelle afdraai na 700 voet met zeer veel lawaai voor de mensen die daar onder wonen, met nog meer vervuiling, meer hinder en minder veiligheid. Nadien wordt niet eens maximaal uitgewaaierd.

Het plan druist in tegen het eerdere principe van de minister om zo weinig mogelijk te concentreren boven dichtbevolkt gebied. Overdag gaan enkele luidruchtige vliegtuigen over Brussel en de talrijke andere over de Noordrand, 's nachts gebeurt het omgekeerde.

De hinder boven de Noordrand neemt dus toe en de staatssecretaris laat met dit akkoord duidelijk zien dat de Franstalige partijen de baas zijn in dit land.

Kan de staatssecretaris de tekst van het akkoord aan het Parlement bezorgen? Hoe motiveert hij dat de geluidshinder afgenomen zou zijn? Welke wijzigingen heeft hij aangebracht aan de vluchtroutes? Zijn er wijzigingen bij de landingsprocedures? Worden de banen op gelijkwaardige wijze uitgerust met de ILS-landingsystemen, zoals al zo lang gevraagd? Waarom werd nog geen overleg met het Vlaams en het Brussels Gewest gepleegd?

Waarom wijkt de staatssecretaris af van de aanbevelingen van Aightsight en dus van de studie die hij zelf besteld heeft? Bevestigt hij dat de baan 02 minder zal worden gebruikt? Waarom wordt er in het zuiden gespreid door later af te draaien en wordt er in het noorden niet later afgedraaid en wordt er daar dus meer geconcentreerd? Hoe motiveert de staatssecretaris de verschillende verdeling tussen 's nachts en overdag?

14.04 Sonja Becq (CD&V): Het akkoord zou uitgaan van de principes die reeds vroeger naar voren zijn geschoven over veiligheid, geluidsquota en dergelijke. Kloppen de krachtlijnen van het akkoord zoals ze in de pers zijn verschenen? Klopt de bewering dat van maandag tot vrijdag nog 15 procent van de opstijgende vliegtuigen richting zuidwesten niet de kortste route neemt, maar een lange bocht boven de Noordrand

maakt, alhoewel dat niet noodzakelijk is? Kan de staatssecretaris meer uitleg geven over de keuze voor een windnorm van 7 knopen met tolerantie? Hoe moet die tolerantie worden geïnterpreteerd? Klopt het dat er nog overleg moet komen met de Gewesten? Kan het akkoord de toets van het gelijkheidsbeginsel doorstaan?

14.05 Karine Lalieux (PS): Kan u het akkoord inzake het plan voor het beheer van de geluidshinder nader toelichten? We zouden een echt debat over dat plan kunnen voeren.

De **voorzitter:** Dat plan is om advies aan de Raad van State voorgelegd. Aangezien we nog niet over dat advies beschikken, kan de tekst niet voorgelegd worden!

14.06 Karine Lalieux (PS): Dan moet het ook niet aan de pers gepresenteerd worden!

Mijnheer de staatssecretaris, kan u de grote lijnen van dat plan aangeven? Is er al een akkoord met het Brusselse en het Vlaamse Gewest? Zo niet, werd er al overleg gepleegd? Als dat niet het geval is, hoe denkt u dat overleg te organiseren?

Volgens de pers zal de voorkeur worden gegeven aan de kanaalroute, omdat die zone minder dichtbevolkt is. Kennelijk worden er met de Chabertroute 350.000 mensen overvlogen en met de kanaalroute 75.000. Het geluid van de overvliegende vliegtuigen draagt aan weerszijden van het kanaal één kilometer ver; vallen die 75.000 personen in die zone?

Bevestigt u dat de voorkeur aan de kanaalroute zal worden gegeven? Zullen de vliegtuigen op een hoogte van ten minste 4.000 voet overvliegen? Bevestigt u tevens dat de vliegtuigen via de Leuvenroute, langs de andere kant, zullen landen?

Het klopt dat de aangekondigde maatregelen door Belgocontrol in kaarten en schema's zullen moeten worden gegoten. Die zullen dan op hun beurt moeten worden gevalideerd door een regeringswerkgroep waarin alle vice-eersteministers zullen vertegenwoordigd zijn. Hoe ver staat Belgocontrol met een en ander en heeft u die werkgroep al bijeengeroepen?

Er was ook overleg met de Gewesten gepland met betrekking tot de geluidsnormen, het geluidskadaster en de oprichting van een onafhankelijke autoriteit die de geluidshinder zal controleren. Is er ook daar sprake van enige vooruitgang?

Bevestigt u ten slotte de windnorm van zeven knopen, met inbegrip van een tolerantie van twee knopen?

14.07 Bruno Tobback (sp.a): Ik heb een aantal vragen bij wat in de media "een groot akkoord" wordt genoemd. Blijkbaar moet er nog een advies worden verkregen van de Raad van State vooraleer een werkgroep met de vicepremiers een beslissing kan nemen. Het lijkt dus meer te gaan om een vaag voorstel in plaats van om een groot akkoord.

Met wie is het akkoord gesloten? Hebben de Vlaamse en Brusselse regering al effectief hun akkoord gegeven?

Inhoudelijk blijkt er bovendien nog discussie te bestaan over wat nu precies veilige windcriteria zijn. Strookt het plan met de verklaring van de staatssecretaris dat er tegen de wind in moet worden gevlogen? Of verkiest men om enkel tegen *sommige* winden in te vliegen?

Boven de Oostrand worden de vluchten inderdaad gespreid, maar de Noordrand krijgt een extra concentratie te verduren. Kan de staatssecretaris ons een kaart bezorgen waarop de geluidshinder langs de kanaalroute en de Noordrandroute is weergegeven?

14.08 Valérie De Bue (MR): In de nota aan de regering wordt er gewag gemaakt van een rapport inzake de geluidsc contouren rond Brussels Airport voor het jaar 2009. Volgens dat rapport zou het criterium van de blootstelling aan geluidshinder herzien moeten kunnen worden in het licht van een eventuele uitbreiding van het overlegforum tot gemeenten buiten Waals-Brabant. Welke instantie maakt dat rapport op, en wanneer wordt het verwacht?

14.09 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik heb, in verband met het nieuwe vliegplan voor de luchthaven van Zaventem, vernomen dat er in het weekend jumbojets in Chièvres zouden kunnen landen, waarschijnlijk om de omgeving van de Brusselse luchthaven te ontlasten. De gemeenten in de buurt van Chièvres maken zich grote zorgen, te meer daar tal van gemeenten in Henegouwen al de ongemakken beginnen te ondervinden van de overvliegende vliegtuigen uit Zaventem.

Ik woon vlak bij Waals-Brabant. Zou u de bewoners van mijn regio kunnen geruststellen met betrekking tot de gevolgen van dat nieuw spreidingsplan voor Zaventem?

14.10 Georges Dallemagne (cdH): U heeft een tweede deelakkoord bereikt over het beheer van de luchthaven Brussels Airport. Het eerste akkoord van december 2008 ging hoofdzakelijk over de geluidsquota, het gebruik van bepaalde start- en landingsbanen en de vermindering van het aantal nachtvluchten. Het tweede akkoord heeft vooral betrekking op de windnormen. Is het een goed of een slecht akkoord? Daarover zullen we ons uitspreken, als we over de tekst beschikken. Volgens mijn gegevens zou er op bepaalde punten wel sprake zijn van een verbetering. Ik denk onder meer aan de afschaffing van de Chabertroute tijdens het weekend.

Ik denk ook aan het feit dat een aantal jumbojets niet meer zullen mogen opstijgen van baan 20, en dat er minder vliegtuigen van baan 25 in de richting van het baken in Huldenberg zullen opstijgen, waardoor Brussel en de Oostrand eveneens minder hinder zullen ondervinden.

Er zijn echter een aantal onbekende factoren. Hoe zullen al die banen uiteindelijk worden gebruikt? Het valt zeer moeilijk te voorspellen of bijvoorbeeld die beruchte baan 02/20 uiteindelijk zal worden ontlast. Vanouds werd aan die veel kortere baan immers nooit de voorkeur gegeven. Zal die baan haar historische functie terugkrijgen? Ik spreek me zeer voorzichtig uit over dat onderwerp.

Daarnaast zijn er ook elementen die niet in het akkoord vermeld staan. Ik wil hier toch benadrukken dat er nog steeds geen debat is gevoerd over de uiteindelijke ontwikkeling of bestemming van die luchthaven.

De twee laatste kwesties die niet aan bod komen, betreffen enerzijds de onafhankelijke controle en anderzijds het gebruik van de luchthaven tussen 6 en 7 uur.

Het succes van dat akkoord zal grotendeels afhangen van de onpartijdigheid waarmee het wordt uitgevoerd, en van de autoriteit die op die uitvoering zal moeten toezien. Andere Europese luchthavens, zoals die van Luxemburg en Parijs, beschikken over onafhankelijke controle-instrumenten. Het is werkelijk hoog tijd dat de burgers op tijd en stond worden geïnformeerd over de reden waarom een bepaalde baan wordt gebruikt. Het ware nuttig dat die luchthaven in de toekomst zou worden beheerd in goede verstandhouding met de omwonenden, en niet in een permanente staat van oorlog met hen.

14.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De Waals-Brabantse MR-afdeling toonde zich verheugd over het akkoord, alsof Waals-Brabant als winnaar uit de bus komt. Ik wil niet dat Waals-Brabant als winnaar uit de bus komt, als dit betekent dat duizenden Brusselaars erbij verliezen. Rekening houdend met de windnormen werd baan 02 de jongste twee weken bijzonder intensief gebruikt. Werden de windnormen zoals vastgelegd in het akkoord van februari al toegepast?

We begrijpen dat die baan soms moet worden gebruikt bij noordenwind, maar het probleem is dat de vliegtuigen tot op lage hoogte dalen en zo heel het oosten van Brussel overvliegen. De ombudsdienst werd overstelpt met mails in dat verband.

In mei 2009 stelde ik u al een vraag in verband met uw voornemen om een milieuvriendelijker landingstechniek in te voeren (CDA - *Continuous Descent Approach*). Waarom wordt er nog steeds geen gebruik gemaakt van die procedure?

Ik ben het eens met collega Valérie De Bue, die meent dat de gemeenten van Waals-Brabant bij het overlegforum moeten worden betrokken.

Wie zou volgens u het geluidskadaster moeten opstellen?

14.12 Olivier Maingain (MR): Ik sluit me aan bij de precieze vraag van onze voorzitter over het ongeoorloofde gebruik van baan 02 begin deze maand. Ik mag er niet aan denken dat daarbij al toepassing werd gemaakt van de recente beslissingen.

Eens te meer rijzen er vragen bij de manier waarop Belgocontrol de windnorm bepaalt.

Mijnheer de staatssecretaris, hoedje af voor de manier waarop u dit dossier ter hand heeft genomen, dat voordien erg partijdig werd benaderd. U heeft tenminste geprobeerd om het debat te objectiveren.

Er wordt gedacht aan de oprichting van een onafhankelijke autoriteit. Wegens de ligging van de luchthaven zal er altijd een of andere wijk van Brussel en van de periferie worden overvlogen. Het enige juiste criterium is dat van het aantal personen dat wordt overvlogen, waarbij het de bedoeling moet zijn de hinder voor zoveel mogelijk mensen te beperken.

Een onafhankelijke autoriteit die in real time een antwoord kan geven op de vragen van de omwonenden en aan de hand van objectieve criteria het gebruik van de banen kan rechtvaardigen, lijkt me de beste manier om het debat uit de emotionele sfeer en uit het strikt politieke domein te halen. Is het debat geopend?

14.13 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Het globaal akkoord van 26 februari 2010 heeft betrekking op de beperking van het aantal nachtvluchten, de stille weekendnachten, het gebruik van geluidsarme vliegtuigen, de vluchtprocedures en het baangebruik. Dat moet nog allemaal in een wet worden verankerd.

Het akkoord zal ervoor zorgen dat de geluidsoverlast voor alle omwonenden aanzienlijk wordt verminderd. Het aantal nachtvluchten wordt immers beperkt tot 16.000, waarvan 5.000 opstijgingen. Opstijgingen tijdens de weekendnachten worden verboden. De meest lawaaierige vliegtuigen worden zowel overdag als 's nachts niet langer toegelaten. De vluchtroutes worden geoptimaliseerd om een betere spreiding te kunnen verzekeren of om over de minst bevolkte woongebieden te laten vliegen.

Een werkgroep heeft de bestaande vluchtroutes geëvalueerd. Ze heeft aangeduid welke routes konden worden aangepast op basis van de veiligheid van het luchtverkeer, de luchthavencapaciteit, de vermindering van de concentratie van vluchten boven dichtbevolkte gebieden en de vereenvoudiging van de luchtverkeersleiding.

De werkgroep heeft een lijst met twaalf wijzigingen aan verschillende routes opgesteld. Het gaat onder meer om een aanpassing van de opstijgroutes vanaf baan 25 rechts richting zuidoost om meer spreiding te bewerkstelligen. De route-Chabert wordt vervangen door de kanaalroute tijdens het weekend voor de vluchten richting Chièvres. De kanaalroute wordt gebruikt voor de breedromptoestellen richting Chièvres en richting Huldenberg.

De vluchten richting Chièvres van maandag tot vrijdag boven de ring zullen blijven vliegen omwille van capaciteitsvereisten. Men verkrijgt een ideale samenstelling van het verkeer als opeenvolgende vertrekkende alternerend links of rechts wegdraaien. Alternatieve en meer directe routes zullen worden gevolgd 's nachts en gedurende de weekends, wanneer minder capaciteit vereist is.

(Frans) Wat Chièvres betreft, hebben we het wel degelijk over het baken en niet over de luchthaven; er zullen geen vluchten verplaatst worden naar die NAVO-basis.

(Nederlands) Alle bewoners van de Noordrand zullen voordeel halen uit de goedgekeurde exploitatiebeperkingen, waar zij ook wonen. De wijziging aan de Huldenbergroutes moet zorgen voor meer spreiding in de Oostrand, aangezien de overgrote meerderheid van de vluchten naar het zuidoosten momenteel verloopt via een enkele route. De huidige ringroute is een luchtcorridor die vrij breed is geworden en Belgocontrol moet een precieze navigatieprocedure opstarten om deze te versmallen.

Het akkoord slaat niet op de uitrusting van de banen, hoewel ik voorstander ben van een verdere installatie van ILS op bepaalde banen ter verhoging van de vliegveiligheid. Internationale experts hebben een studie uitgevoerd naar de mogelijke opties inzake windnormen en hun impact op de veiligheid, de capaciteit, het

baangebruik en de geluidshinder. Op grond daarvan heeft de ministerraad zich akkoord verklaard met de toepassing van dezelfde windnormen voor alle banen. Voor de keuze van de banen wordt eveneens rekening gehouden met de wind op hoogte. Tolerantiewaarden werden vastgesteld om ervoor te zorgen dat Belgocontrol soepel een baanverandering kan doorvoeren.

Tolerantiewaarde 7 betekent 5 basiswaarden en 2 knopen tolerantie. Voor de zijwind heeft de regering beslist om daaraan geen bijkomende 5 knopen toe te voegen en niet te stijgen tot 20. Dezelfde toleranties zullen op alle banen van toepassing zijn.

(Frans) De overeenkomst heeft alleen betrekking op de federale bevoegdheden inzake de exploitatie van de luchthaven. Er is geen instemming van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of de Vlaamse regering, al waren er wel informele contacten. Er zullen zo spoedig mogelijk gesprekken worden aangeknoopt met de twee Gewesten met het oog op het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst.

Op 19 december 2008 besliste de ministerraad het overlegforum opnieuw op te starten met de betrokken gemeenten, die zouden worden geselecteerd op grond van het objectieve criterium van de blootstelling aan geluidsoverlast. Een eerste forum vond op 14 september 2009 plaats, onder voorzitterschap van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Omdat veel gemeenten die niet voldoen aan de criteria, verzocht hebben om toch in het forum te worden opgenomen, heeft de regering beslist een eventuele uitbreiding daarvan te overwegen in het kader van de samenwerkingsovereenkomst die met de Gewesten moet worden gesloten.

(Nederlands) Mijn voorganger, de heer Letermé, heeft begin 2008 uitgebreid overlegd met de verschillende actiegroepen. Hun eisen zijn bekend, maar de regering kan beslissingen nemen voor het geheel in functie van het algemeen belang.

(Frans) De aanpassingen aan het tijdpad voor de tenuitvoerlegging zijn behoorlijk ambitieus. Na de omzetting van de beslissingen van de ministerraad in luchtvaartjargon zullen de nodige studies moeten worden uitgevoerd, alvorens er kan worden overgegaan tot de publicatie en de tenuitvoerlegging. Dat alles zal enige maanden in beslag nemen.

(Nederlands) Bovendien vergden sommige aanpassingen aan de routes een aanpassing aan de structuur van het civiele en militaire luchtruim. Met Defensie is er een principeakkoord. De aanpassing aan de vertrekroutes van de baan 07-R vereist een herziening van de procedures van Belgocontrol.

(Frans) De ministeriële besluiten met betrekking tot de exploitatiebeperkingen waartoe in december 2008 in het kader van het eerste onderdeel van dat akkoord werd besloten, werden goedgekeurd, en treden geleidelijk aan in werking. De regering zal het voorstel zo snel mogelijk indienen bij de Kamer. Het lawaakadaster is een verplichting die voortvloeit uit een Europese richtlijn, en behoort tot de gewestbevoegdheden. Tot nog toe werden er voor de luchthaven Brussels Airport twee kadasters opgemaakt, één door het Vlaams Gewest en één door het Brussels Gewest. Dat is een van de punten die in het kader van een samenwerkingsovereenkomst aan bod moeten komen. Het zou immers wenselijk zijn dat er slechts één objectief lawaakadaster wordt toegepast.

De wijzigingen in verband met de baankeuze waartoe de regering heeft besloten, zijn nog niet van kracht. Baan 02 werd in februari en maart inderdaad vaak gebruikt. Alleen de luchtverkeersleiders zijn in staat de meest geschikte baan toe te wijzen.

Wat de controleautoriteit betreft, mijnheer Dallemagne, voert de milieucel van de luchtvaartinspectie stelselmatig een inspectie uit wanneer er onregelmatigheden worden gemeld in verband met het gebruik van de banen of het volgen van de vliegroutes. Vooralsnog werden er bij dergelijke inspecties nooit overtredingen vastgesteld.

De omleggingen waren altijd gerechtvaardigd. De beëdigde en gemandateerde inspecteurs van de luchthaveninspectie werken volstrekt objectief en onafhankelijk. Volgens mij biedt de oprichting van een bijkomende instantie – op kosten van de belastingbetaler – geen meerwaarde.

Het project van de *Continuous Descent Approach* (CDA - procedure voor de continue nadering en daling) bevindt zich momenteel in de tweede testfase. De einddatum voor deze nieuwe fase van het project werd nog niet vastgesteld.

De heer Touwaide werd in dienst genomen als directeur van de ombudsdienst van Brussels Airport. Hij werd

op 21 maart 2008 gedetacheerd van zijn dienst naar de beleidscel van de vice-eersteminister en minister van Werk, en is dus niet langer directeur van de ombudsdienst. Mevrouw Els van Gelder werd op 1 juli 2009 aangesteld om de functie van directeur en coördinator van de dienst uit te oefenen. De leden van de ombudsdienst moeten in hun contacten met het publiek voorkomen dat ze met hun uitspraken of houding het vertrouwen van het publiek in hun absolute neutraliteit ondermijnen.

Ze kunnen niettemin gedetacheerd worden naar een beleidscel, of voor een politiek mandaat.

Voor de registratie van de klachten werkt de ombudsdienst sinds afgelopen maandag met een nieuw systeem. Sommige mensen of verenigingen sturen dagelijks duizenden e-mails: in 2009 waren er 230.000 bewegingen op de luchthaven en werden er 6.000.000 klachten ingediend, waarvan 12 procent door dezelfde persoon en 85 procent door dezelfde vereniging, wat neerkomt op vier klachten van een en dezelfde persoon per beweging. Dat is moeilijk te behappen voor een dienst van vier personen. Er moest dus geselecteerd worden om te voorkomen dat de ombudsdienst zou verworpen tot een statistische dienst die zich enkel nog zou bezighouden met het bijhouden van het aantal ingediende klachten.

In het nieuwe systeem moeten de klagers op een formulier hun gegevens invullen en de ondervonden hinder beschrijven, opdat de klacht snel en correct zou kunnen worden afgehandeld.

De ombudsdienst kan altijd telefonisch of per fax worden bereikt.

14.14 François Bellot (MR): De laatste maatregelen van het op een na laatste plan worden nog steeds niet toegepast.

De vliegroutes zouden uitsluitend mogen worden bepaald op grond van objectieve, technische criteria. Daarbij moeten in eerste instantie de veiligheid en in tweede instantie de levenskwaliteit van de omwonenden vooropstaan. Belgocontrol en de instanties die verantwoordelijk zijn voor het toezicht en voor de klachtenbehandeling, moeten onafhankelijk zijn.

Het lijkt de MR eenvoudiger indien men, via overleg tussen de Gewesten en het federale niveau, zou kunnen werken met een enkele methode en een enkel orgaan om het theoretische geluidskadaster op te stellen.

Het Brussels Gewest beroept zich niet op het theoretisch aspect van geluidsspreiding, het Waals Gewest nog veel minder trouwens, zij voeren geluidsmetingen uit. Mevrouw Snoy, gelieve u tot mevrouw Huytebroeck en de heer Henry te wenden.

De keuze van de banen moet objectief worden bekeken, vanuit de hoek van de geluidsspreiding maar ook technisch, wetende dat baan 02/20 opgevat werd als een noodpiste, uitsluitend te gebruiken bij vrij sterke noordenwind. Baan 02/20 wordt niet gebruikt zoals baan 25/52 omdat ze korter is en niet geschikt is voor de zware transporttoestellen.

De neutraliteit van het controleorgaan moet worden verzekerd. De keuze van de pistes moet worden gemaakt door neutrale en onafhankelijke personen, waarbij rekening wordt gehouden met technische aanwijzingen. De Franstalige ombudsman werd overgeplaatst omdat hij als een storende factor werd beschouwd, maar hij deed wel suggesties.

U hebt gezegd dat er geen plaats meer is voor lawaaierige vliegtuigen. Tegen wanneer zal dat een feit zijn? Moeten we de termijn voor het uitbannen van oude vliegtuigen niet inkorten?

Drie jaar geleden hebben we de torens van Belgocontrol bezocht. Is het normaal dat grote verkavelingen in het verlengde van start- en landingsbanen worden toegestaan?

Hoewel dit veeleer een kwestie is van ruimtelijke ordening, lijkt het me niet erg realistisch om grote verkavelingen toe te staan in het verlengde van sommige banen. Wat ik wel kan toejuichen, is uw verbintenis om de dialoog met de gemeenten te heropenen indien hun eisen door geluidsmetingen worden gestaafd.

Ik vraag me af of het realistisch is om een ontwikkeling van de *low cost* op de luchthaven Brussels Airport in het vooruitzicht te stellen, als u tegelijkertijd aangeeft dat u het aantal nachtelijke vliegbewegingen tot 12.000 wil beperken.

Bovendien blijkt dat hoe sneller de moderne vliegtuigen kunnen opstijgen, hoe minder belangrijk de omvang en de spreiding van de geluidsoverlast boven de zone zijn. Werd er met dat gegeven rekening gehouden?

Ten slotte pleiten de verenigingen van omwonenden ervoor dat er bij het gebruik van baan 07 pas na Leuven een bocht zou worden gemaakt. Werd dat voorstel meegenomen in uw analyse?

Ik veronderstel dat daarmee in uw analyse rekening werd gehouden.

14.15 Ben Weyts (N-VA): Ik merk inderdaad wel verbeteringen, maar er blijft nog altijd een gebrek aan evenwicht, dat eigenlijk wettelijk wordt verankerd en waarbij het Brussels Gewest nog altijd de lusten krijgt, terwijl de lasten voor Vlaanderen zijn. Daarom zou ik de staatssecretaris willen vragen om zo snel mogelijk met het Vlaams Gewest aan tafel te gaan zitten. Anders plaatst hij de Gewesten voor een voldongen feit.

14.16 Bart Laeremans (VB): De heer Bellot zegt dan baan 02/20 een noodbaan is, die enkel in uitzonderlijke situaties kan worden gebruikt. Dat is een fabeltje. Die baan is lang en veilig genoeg om te worden gebruikt. Voldoende studies hebben dat al aangetoond.

De staatssecretaris volgt dat verhaal en probeert de baan 02/20 zo weinig mogelijk te gebruiken en gaat daarmee in tegen de aanbevelingen van zijn eigen studie. Daarin werd gesproken over 5 knopen staartwind en 15 knopen zijwind als de veilige normen. Veiligheid is veel essentiëler dan de spreiding van het baangebruik. De staatssecretaris beweert dat er zal gevlogen worden tegen de wind in, maar hier gebeurt net het tegenovergestelde.

Dat er minder nachtvluchten zijn, werd al vastgelegd in de milieuvergunning van de provincie Vlaams-Brabant. Dat is allang verworven.

Ik betreur het dat er geen akkoord is met de Gewesten en dat de onredelijke geluidsnormen van het Brussels Gewest blijven bestaan. Ik dring erop aan om zo snel mogelijk te overleggen met de twee betrokken Gewesten om de geluidsnormen gelijk te schakelen.

Als er naar het zuiden of naar het noorden wordt afgedraaid, heeft dat hetzelfde gevolg voor de capaciteit. In het zuiden kan het wel, want zij hebben meer macht. De staatssecretaris geeft toe aan die druk ten koste van het noorden. Hij past het wel toe voor het zuiden, maar niet voor het noorden. Ik heb geen enkele redelijke verklaring voor deze discriminatie gehoord. Nergens is overigens aangetoond dat er een capaciteitsprobleem zou zijn. Studies hebben zelfs bewezen dat het perfect mogelijk is om rechtdoor te vliegen. De staatssecretaris maakt dus een politieke keuze onder druk van Brusselse of Franstalige politici.

Wat de staatssecretaris zegt over het bijeenbrengen van de routes boven de ring is een verbloemd verhaal. Ik had gehoopt dat wij vandaag duidelijke kaarten te zien zouden krijgen, maar we hebben geen enkel document ontvangen. In de krant stond een kaart waaruit bleek dat Strombeek-Bever de grootste concentratie zou krijgen. In plaats van met twee of drie routes te werken en te spreiden, wordt alles geconcentreerd boven de Vlaamse gemeenten.

De staatssecretaris beweert dat er boven de Noordrand al een goede spreiding is, maar alle metingen spreken dat tegen. Ook daar zou meer uit elkaar kunnen gevlogen worden zoals in het zuiden, maar dat gebeurt niet. Ik heb daar geen redelijke verklaring voor gehoord. Ik roep de CD&V'ers op om zich tegen dit concentratiebeleid te verzetten. Hopelijk zal de staatssecretaris het dossier dan herbekijken en zich niet de wet laten dicteren door de heer Touwaide.

14.17 Karine Lalieux (PS): U zegt dat er zo spoedig mogelijk overleg zal worden gepleegd met de Gewesten. Het is belangrijk dat men over een planning beschikt, ook al is het niet gemakkelijk om die op te stellen. Men mag niet vergeten opnieuw overleg te plegen met de werkgroep. Wanneer de wetsontwerpen ter tafel zullen liggen, zullen we een echte gedachtewisseling kunnen organiseren.

14.18 Bruno Tobbac (sp.a): Er is eigenlijk geen akkoord, want als een van de Gewesten geluidsnormen oplegt, dan is dit zogenaamde akkoord niets meer waard. Zonder een akkoord van de Gewesten is er dus geen akkoord.

Ik heb op verschillende vragen geen antwoord gekregen. Ook ik vraag mij af of nog 2 knopen staartwind bij de tolerantiedrempel nog wel overeenkomt met vliegen tegen de wind in.

Ik heb de heer Bellot horen pleiten om verder af te slaan na Leuven bij het opstijgen langs baan 07R om de inwoners van Grez-Doiceau te plezieren. Dat gaat toch wel erg ver. De inwoners van Brussel worden al ruimschoots gespaard en dan moeten ook nog die van Grez-Doiceau gespaard worden door over Leuven te vliegen. Ik maak mij daarover grote zorgen. Men kan bijvoorbeeld eens de bevolkingsdichtheid vergelijken...

De staatssecretaris bevestigt dat er bijzondere vluchtprocedures ontwikkeld moeten worden omwille van de moeilijkheidsgraad van het kruisen van landende met opstijgende vliegtuigen richting oosten. Kan hij dat toelichten, zodat de inwoners van deze regio tenminste weten waarover zij zich zorgen moeten maken.

14.19 Valérie De Bue (MR): Ik wil uiting geven aan mijn ongerustheid met betrekking tot het overlegforum. U verklaarde dat u wil onderzoeken of het kan worden uitgebreid in het kader van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Wallonië wordt dus niet bij dat akkoord betrokken! Vóór 2004 en het schitterend idee van het spreidingsplan was er in Wallonië geen hinder. Het is gerechtvaardigd dat Wallonië bij dat dossier wordt betrokken.

Wie zal de studie met betrekking tot de fameuze geluidscontouren 2009 uitvoeren? Wanneer zal het forum worden uitgebreid?

Indien u een verzoek krijgt van burgemeesters, is het dan denkbaar dat ze bij dat overlegforum zouden worden betrokken?

14.20 Jean-Jacques Flahaux (MR): Wat het baken van Chièvres betreft, had u gelijk.

14.21 Georges Dallemagne (cdH): Het lijkt me belangrijk dat men in twee fasen werkt: een testfase en een fase voor het opstellen van de wet. Men zal moeten nagaan of de wet de veiligheid en de levenskwaliteit van de omwonenden effectief verbetert.

Wat het onafhankelijk controleorgaan betreft, zijn de meeste fracties van oordeel dat er thans een echt probleem is. Ik constateer dat andere luchthavens erin geslaagd zijn dat probleem veel beter aan te pakken dan wij. Ik denk bijvoorbeeld aan de luchthavens van Parijs. Als we over een onafhankelijk instrument zouden beschikken om toe te zien op de uitvoering van de overeenkomst, zou dat allicht ook uw eigen werk vergemakkelijken.

14.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Wat me het meest stoort, is dat er geen onafhankelijke controleautoriteit is, terwijl mij dat toch vanzelfsprekend lijkt.

Ten tweede hoop ik dat in het kader van de bespreking van het wetsvoorstel ook het maximumaantal vluchten aan bod zal kunnen komen, anders lijkt een oplossing me onhaalbaar.

Ook zou de operationele nacht moeten samenvallen met de nacht van de omwonenden, zodat het aantal vluchten tussen 6 en 7 uur 's ochtends kan worden beperkt.

Ik wacht met ongeduld op de tests met betrekking tot de landingsprocedure.

Wat de klachtenbehandeling betreft, lijkt het me geen goede zaak dat er verplicht gebruik zou moeten worden gemaakt van een internetformulier. Niet iedereen heeft immers toegang tot het internet. Ik ben niet gekant tegen de identificatie van de klager, maar men mag ook niet de indruk wekken dat men de mensen wil muilkorven.

De **voorzitter**: Mijnheer Tobback, toen ik over de baan 07 sprak, was het niet mijn bedoeling aan die baan de voorrang te geven.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Cathy Plasman** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "trajectcontrole" (nr. 19771)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "trajectcontroles" (nr. 19946)

15.01 **Cathy Plasman** (sp.a): In Gentbrugge staat er een proefproject trajectcontrole opgesteld. Blijkbaar kan er nog niet geverbaliseerd worden omdat er nog een KB ontbreekt dat de procedures en modaliteiten hiervoor moet vastleggen. Hoe ver staat men met dat KB?

15.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Op 12 januari antwoordde minister van Quickenborne op een gelijkaardige vraag dat de procedures lopen en dat hij hoopt het KB voor de zomer rond te krijgen. Kan de staatssecretaris dit bevestigen?

15.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De reglementering betreffende de goedkeuring en ijking van meettoestellen voor de controle van het wegverkeer is een bevoegdheid van de Wettelijke Metrologie waarvoor de minister van Ondernemen het aanspreekpunt is. Het KB werd eind januari verstuurd naar de Raad van State met het verzoek advies te geven binnen de dertig dagen en het werd eveneens genotificeerd bij de Europese Commissie waar een wachttermijn van drie maanden geldt. We hopen dat het KB in de maand mei in werking zal kunnen treden.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "opbrengsten uit boetes" (nr. 19367)**

16.01 **David Geerts** (sp.a): De verkeersboetes hebben in 2009 344 miljoen euro opgebracht. Dat is 9 miljoen euro meer dan het jaar daarvoor. Hoe zal die bijkomende 9 miljoen euro worden verdeeld?

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In 2009 hebben de boetes 327.521.756 euro opgebracht, wat 5.923. 926 euro meer is dan in 2008. Van dat bedrag komt bijna 116 miljoen euro terecht in het Verkeersveiligheidsfonds. In 2010 is er afgerond 6 miljoen euro meer ter beschikking, met dien verstande dat er 5 procent naar Justitie gaat en dat het bedrag van de gemeenschappelijke aankopen nog moet worden bepaald. Die komen zowel aan de federale wegpolitie ten goede als aan de lokale politie. Daarover zullen we met de politie, met Binnenlandse Zaken en met de minister van Mobiliteit overleggen.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Zal het overleg over de gemeenschappelijke aankopen nog voor de zomer plaatsvinden?

16.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): We willen snel gaan om de gemeenten zo snel mogelijk hun deel te bezorgen. Ik kan er nog geen datum op plakken. Voor de politie is het akkoord van minister Turtelboom er al.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tachograafkaarten voor bestuurders met rijbewijs B" (nr. 19826)**

17.01 **David Geerts** (sp.a): Als een aanhangwagen wordt gekoppeld, zou men toch tachograafplichtig zijn in bijvoorbeeld Duitsland. Op 11 oktober heeft de staatssecretaris gezegd dat hij de administratie opdracht zou geven om dit te onderzoeken. Is er al een oplossing gevonden?

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb gekozen voor de meest drastische maatregel, namelijk de aanpassing van het KB van 14 juli 2005 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer. De voorwaarde houder te zijn van een rijbewijs BE, CE of DE voor het bekomen van een bestuurderskaart zal worden geschrapt. Zo zullen houders van een rijbewijs B ook een bestuurderskaart krijgen. Een dergelijke wijziging neemt enige tijd in beslag. Alleen al de consultatie van de gewestregeringen neemt meerdere maanden in beslag. Het ontwerp-KB is al bij de Raad van State voor advies. Ik hoop dat het besluit over een maand klaar zal zijn om door de Koning te worden ondertekend.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.58 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 35 par M. François Bellot, président.

01 Question de **M. Jean-Jacques Flahaux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place effective de Galileo" (n° 19091)

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Le projet européen Galileo, un système de positionnement par satellite en test depuis 2004 devrait commencer à être utilisable en 2010 et être opérationnel en 2013 dans les transports maritimes, aériens et terrestres.

Les deux premiers satellites seront lancés à la fin de cette année et les deux suivants en avril 2011. Cet outil sous la responsabilité de l'Agence spatiale européenne déploiera les facultés actuellement offertes par le système américain GPS en les améliorant. Il devrait, en outre, offrir entre 15 et 20 000 emplois en Europe, dont 2 000 emplois permanents liés à son exploitation.

En préfiguration de cet outil, le système EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay Service*) est utilisable depuis le 1er octobre 2009 et fonctionne en interopérabilité avec le système GPS dont il corrige les signaux des systèmes de positionnement.

Les signaux des satellites GPS vont donc, grâce à ce soutien technologique européen, bénéficier de meilleures réceptions car les GPS mettent de plus en plus de temps et de difficultés à se connecter au système satellitaire, ce qui est susceptible de provoquer des accidents.

Est-il possible de renforcer EGNOS en accélérant l'amélioration des signaux et balises?

Est-il possible, en attendant 2014, d'avoir un système de localisation et de guidage plus fiable, grâce à la conjugaison des technologies américaines et européennes?

Comment agir au niveau européen et notamment pendant la présidence belge, pour une concrétisation rapide de cette évolution?

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Depuis 2002, le programme de navigation par satellite européen EGNOS/Galileo a été développé, soutenu par la *Galileo Joint Authority*, établie à Bruxelles. Les États membres européens, la Commission européenne, l'industrie aérospatiale et l'ESA sont concernés.

En 2007, l'approche initiale a dû être adaptée suite au retard accumulé lors de la phase IOV (*In Orbit Validation*). La Commission a été désignée comme manager du programme GNSS en exécution de la directive 683/2008. Le projet a pu bénéficier de nouvelles impulsions via un financement communautaire de 3,14 milliards d'euros.

La Belgique suit les développements en participant de façon très active aux travaux du comité GNSS. Mme Laruelle et moi-même avons installé un comité de coordination interministériel le 14 janvier 2010.

Le Parlement européen achève la directive de révision relative à l'Autorité de surveillance de Galileo.

Conformément au traité de Lisbonne, j'attends du Parlement européen une plus grande participation à la problématique du GNSS. Cette matière sera prioritaire dans l'agenda TTE de la prochaine présidence belge.

Je partage votre souci concernant le programme de soutien EGNOS, opérationnel depuis octobre 2009, qui est crucial pour le transport et les services de secours et de sécurité. Je milite pour une introduction du *eCall*, système européen visant à promouvoir la sécurité personnelle et routière.

Quant à l'agenda, le commissaire Kallas évoque le *Mid-term Review* Union européenne-GNSS 2010, ce qui permettra de réaliser une constellation de satellites opérationnels Galileo en 2013-2014 en phase FOC (*Full Operational Capacity*).

On devra tenir compte de la concurrence externe. Une proposition traitant des applications PRS (*Public Regulated Services*) sera aussi présentée. Mes collègues Van Quickenborne et Laruelle pourront vous fournir de plus amples renseignements quant à l'impact concret du système EGNOS.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. Paul Vanhie** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les dispenses relatives au port de la ceinture de sécurité" (n° 19296)

- **M. David Lavaux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les éventuels abus de dispenses de port de ceintures de sécurité" (n° 19598)

02.01 Paul Vanhie (LDD): Le secrétaire d'État entend réduire le nombre de dispenses du port de la ceinture. Il voudrait se concerter avec les médecins pour établir une liste des affections pouvant justifier cette dispense. Combien d'amendes sont infligées annuellement pour le non-respect de l'obligation du port de la ceinture et quel est le montant des recettes ainsi générées? Avez-vous déjà pris contact avec l'Ordre des médecins? Pourquoi ne respecte-t-on pas l'autonomie professionnelle des médecins?

02.02 David Lavaux (cdH): Selon l'IBSR, le nombre de dispenses médicales du port de la ceinture de sécurité, 250 000, est excessif. Confirmez-vous ces informations? Comment distinguer les bonnes attestations médicales des fausses? Avez-vous rencontré l'IBSR à ce sujet? Allez-vous préciser des critères de délivrances des attestations médicales? Comment et avec quels partenaires?

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai déjà répondu de façon circonstanciée à une question identique de Mme Raemaekers le 8 février 2010.

(*En français*) Depuis 1975, quelque 250 000 dispenses ont été accordées pour raisons médicales. Certains médecins délivreraient l'attestation sur simple demande. Le nombre de maladies ou affections la justifiant serait assez limité, mais il n'en existe pas de liste exhaustive. J'ai donc demandé au CARA (Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules) de l'IBSR d'en établir une liste descriptive non-exhaustive en concertation avec l'Ordre des médecins, en vue d'informer et de conseiller les médecins.

(*En néerlandais*) Il est clair que ces lignes de conduite ne constitueront pas une obligation à l'égard des médecins, ces derniers décidant en toute autonomie de délivrer ou non une attestation. La plupart des médecins plaident toutefois pour que leur soient fournies des informations scientifiques correctes qui leur permettent de motiver d'éventuels refus.

Si l'on part du principe que chaque contrevenant a payé son amende, le non-respect de l'obligation du port de la ceinture a rapporté l'an passé une somme de 5,6 millions d'euros à l'État. Un total de 112 306 infractions ont été constatées.

02.04 David Lavaux (cdH): Une liste mettrait en effet les médecins plus à l'aise pour refuser ces demandes de dispenses. Ce serait mieux aussi pour vous.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **Mme Martine De Maght** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les

autorisations pour les chars utilisés lors de manifestations folkloriques" (n° 19281)

- **M. Bert Schoofs** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la problématique de l'autorisation de circuler sur les voies publiques accordée aux chars de carnaval" (n° 19445)

- **M. David Lavaux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les autorisations de circuler pour les chars carnavalesques" (n° 20176)

03.01 Martine De Maght (LDD): Depuis janvier 2009, deux autorisations doivent être demandées pour pouvoir faire circuler des chars lors de manifestations folkloriques: l'une dans la commune de départ et l'autre dans la commune où se déroule la manifestation. Tout le monde n'est pas convaincu de l'utilité de cette double autorisation. Des accidents dans lesquels des chars ont été impliqués se sont-ils produits au cours de la décennie écoulée? Combien d'autorisations ont déjà été délivrées? La police a-t-elle déjà constaté des infractions à cette obligation? Cette autorisation influe-t-elle sur la sécurité routière? La demande d'autorisation concernée ne pourrait-elle pas être l'objet d'une mesure de simplification administrative? Une seule demande pourrait-elle être introduite pour plusieurs manifestations?

03.02 Bert Schoofs (VB): Le bourgmestre de ma commune m'a répondu que la circulaire relative aux chars était difficilement applicable. Il suffit à ses yeux qu'une personne prenne place à chaque angle du char pour garantir la sécurité. Dans une commune comme la mienne, il faudrait un bureau d'étude pour expertiser tous les chars. Qu'en pense le secrétaire d'État?

03.03 David Lavaux (cdH): L'arrêté royal du 27 janvier 2008 légalise la circulation des chars carnavalesques. Une circulaire interprétative en précise les modalités. Vu l'inaptitude des agents à estimer les aspects techniques et folkloriques parmi leur personnel, la circulaire est inapplicable et la plupart du temps, inappliquée.

Quelle solution proposez-vous, à prendre en concertation avec les communes?

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La réglementation de début 2009 accorde des dispenses importantes pour les chars de carnaval, lesquels sont exemptés de contrôle technique et d'immatriculation. En outre, les règles relatives au chargement, au nombre de remorques et aux feux ne leur sont plus applicables.

Il importe naturellement d'exercer un certain contrôle sur tout véhicule qui emprunte la voie publique et cette autorisation communale est la forme sous laquelle se concrétise ce contrôle. Le char de carnaval ne peut être utilisé qu'aux fins du déplacement de la station au site de l'événement folklorique. Si l'on se rend dans une autre commune avec le char, il va de soi que cette commune doit être informée de son arrivée sur son territoire.

En outre, le contrôle élémentaire consiste uniquement à vérifier la présence de feux sur le char, l'itinéraire qu'il suivra – et que la commune ne peut bien sûr pas imaginer elle-même –, son chargement – en particulier sur ses parties saillantes. Enfin, ce contrôle de base vise à déterminer si le char est assuré.

Par conséquent, le niveau d'exigence n'est pas très élevé et il est inutile de solliciter les services d'un ingénieur pour effectuer ce contrôle. Ce sont en tout état de cause les organisateurs de telles manifestations folkloriques qui sont responsables du respect des règles et des dispositions relatives à la sécurité.

Il n'y a pas de données distinctes concernant la catégorie des chars carnavalesques. Nous ignorons le nombre de chars qui ont été impliqués dans des accidents. Les autorisations délivrées par les communes ne sont pas centralisées. Les infractions à l'obligation de demander une autorisation ne sont, dès lors, pas comptabilisées. Les communes où des carnavals sont organisés sont sans doute plus à même de fournir des informations sur ce sujet par le biais de leur police locale.

(*En français*) La réglementation sur les chars carnavalesques fait bénéficier le véhicule folklorique de dérogations au Code de la route et au règlement technique. Pour corollaire, il impose un minimum de conditions destinées à garantir la sécurité routière. Les points de contrôle à effectuer ne requièrent pas de recourir à un technicien spécialisé. L'autorisation communale n'exonère pas l'organisateur de sa

responsabilité en terme de sécurité.

03.05 Martine De Maght (LDD): Cette réponse suscite chez moi un grand étonnement. Au moment où la réglementation a été rédigée, une dispense était indispensable. Il s'agissait d'une bonne décision. Le problème est qu'un contrôle visuel est nécessaire avant l'octroi d'une autorisation. Dans la commune de départ, il n'y a pas de problème mais la commune d'arrivée, qui se trouve parfois 100 km plus loin, ne peut donner son autorisation que sur papier. C'est pourquoi il faudrait adopter un système de concertation mutuelle entre les zones de police par exemple.

Un autre problème est que les communes où le carnaval est organisé imposent souvent des conditions supplémentaires. N'est-il pas possible d'octroyer une seule autorisation pour une période donnée, une espèce de mini certificat de visite?

03.06 Bert Schoofs (VB): Mme De Maght a raison: soit il faut une autorisation pour chacune des communes traversées par le véhicule, soit une seule autorisation suffit.

Les administrations communales compliquent manifestement inutilement les choses. J'en ferai part à ma commune de Beringen qui pense devoir pratiquer une politique de tolérance, le règlement sur le terrain étant trop éloigné de la théorie. Le ministre affirme ici le contraire.

03.07 David Lavaux (cdH): La disparité des chars rend difficile l'uniformité de normes applicables. J'étais content de vous entendre dire que l'autorisation délivrée par le bourgmestre ne constitue pas un certificat d'homologation qui dédouanerait l'utilisateur ou le constructeur du char.

03.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Une ville de ma région – et je n'habite pas loin de chez Mme De Maght – m'a supplié d'assouplir les règles, qui risquaient apparemment de faire disparaître les "chars". C'est ce que nous avons fait, et, dans la mesure du possible, en concertation avec les communes où sont organisés des cortèges carnavalesques. Nous avons également décidé que chaque commune devait déterminer elle-même ce qui était autorisé ou non.

Nous avons éliminé tout ce système d'autorisations distinctes. Si une société a obtenu une autorisation pour la commune de départ et la commune d'arrivée, nous fermons les yeux pour le reste. Nous faisons donc preuve de souplesse, et voilà qu'à présent, on nous réclame à nouveau davantage de règles! Si on nous redemande d'établir une réglementation en bonne et due forme, ce ne pourra être que l'ancienne réglementation stricte. Il n'y a pas de moyen terme. Et les règles à la tête du client, ce n'est pas mon truc!

03.09 Martine De Maght (LDD): Je n'ai pas dit que ce n'était pas une bonne réglementation, mais j'imagine quand même qu'on peut encore évaluer, et, si nécessaire, corriger, une réglementation existante, non?

L'incident est clos.

Le **président**: Étant donné l'absence de Mme Clotilde Nyssens, sa question n° 19364 est supprimée. M. Geerts devant siéger dans une autre commission, il souhaite joindre sa question n° 19367 à sa question n° 19826.

04 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port du gilet fluorescent" (n° 19372)

04.01 Valérie De Bue (MR): Vous avez fait part récemment de votre souhait de rendre obligatoire le port du gilet fluo par les enfants de l'école primaire sur le chemin de l'école. D'autres secteurs de la sécurité routière mériteraient eux aussi une telle attention, et pas seulement les enfants.

Pourquoi ne pas proposer le port d'une veste fluo par les deux roues aux heures de faible visibilité?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Il ne s'agissait pas d'une décision. Une adhésion suffisamment grande est nécessaire de la part des enfants, des adolescents, des parents et des écoles avant d'insérer une telle obligation dans le Code de la route.

Si l'obligation est réglementée, le port du gilet devra être contrôlé par les services de police, ce qui, dans la pratique, se révèle irréalisable.

Nous devons continuer, avec les comités de parents et avec les écoles, à encourager le port du gilet et voir dans quelle mesure les écoles peuvent imposer cette obligation dans le règlement scolaire.

Pour la catégorie des enfants de 0 à 12 ans, piétons et cyclistes, d'octobre à mars, presque 29 % des victimes d'accidents mortels ou occasionnant des blessures graves l'ont été la nuit, à l'aube ou au crépuscule. Pour les jeunes de 13 à 18 ans, ce chiffre atteint même 48,4 %. Les élèves du secondaire sont moins réceptifs que ceux de primaire, mais nous ne ménagerons pas nos efforts pour parvenir à les convaincre également.

04.03 Valérie De Bue (MR): Je crois qu'à un certain moment, si les adolescents ne se rendent pas compte des dangers, il faudra tout de même se donner les moyens de renforcer les sensibilisations dans les écoles. Les asbl sont assez demandeuses pour que l'on aille plus loin dans le renforcement de la sécurité pour les usagers faibles.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle Banque-Carrefour des véhicules" (n° 19399)**

- **M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'avant-projet de loi portant création de la Banque-Carrefour des véhicules" (n° 19429)**

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la Banque-Carrefour des véhicules" (n° 19583)**

05.01 Peter Logghe (VB): Il est important que les systèmes informatiques de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV), des compagnies d'assurances et de la police soient compatibles, de manière à pouvoir retirer rapidement de la circulation des véhicules qui ne seraient pas assurés. Ceux-ci sont en effet à l'origine de nombreux accidents et c'est alors à la communauté de prendre en charge les dommages causés.

Quand la banque carrefour des véhicules sera-t-elle opérationnelle? La police pourra-t-elle également la consulter? La priorité sera-t-elle accordée à la recherche des véhicules non-assurés? Le système comportera-t-il également des renseignements sur les camions, les motos et les cyclomoteurs? Sera-t-il compatible avec des systèmes informatiques étrangers similaires?

05.02 Patrick De Groote (N-VA): Des applications concernant certaines infractions au code de la route et des accidents impliquant certains types de véhicules sont-elles prévues? Qui aura accès aux banques de données? Quand les applications seront-elles opérationnelles? Où en sont les arrêtés d'exécution?

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le Conseil des ministres a récemment approuvé l'avant-projet de loi relatif à une Banque-Carrefour des véhicules. Comment a été fixé le calendrier? Quelles données figureront dans la banque de données? Qui introduira les données et qui pourra les consulter? Le système permettra-t-il de résoudre le problème des véhicules non assurés et qui n'ont pas été soumis au contrôle technique? A-t-il été procédé à une harmonisation avec le Car-Pass? Où en est l'informatisation de la procédure d'homologation qui devait être lancée parallèlement au développement du réseau d'homologation européen? Y a-t-il déjà des informations sur la banque de données centrale pour les permis de conduire?

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en néerlandais): Le projet de loi sera très prochainement déposé à la Chambre. Il a vu le jour parce qu'il y a dans le système d'immatriculation des véhicules un chaînon manquant en ce qui concerne les véhicules sans marque d'immatriculation. Tant qu'un véhicule est pourvu d'une plaque d'immatriculation, on sait qui en est le détenteur. Lorsqu'il est retiré de la circulation pour être déclassé, vendu ou exporté, on ne sait plus à qui il appartient ni qui en est responsable, par exemple lorsqu'il doit être recyclé. De même, le projet sera intéressant dans le cas des voitures de société

parce que les entreprises pourront immatriculer le véhicule comme propriétaires. En cas de vente illégitime, il sera plus facile de vérifier si le vendeur présumé est bien le vendeur véritable.

La base juridique actuelle de l'immatriculation des véhicules à la DIV est un arrêté royal portant exécution de la loi relative à la police de la circulation routière. Depuis l'entrée en vigueur des dispositions légales relatives à la protection de la vie privée, il est indispensable qu'une loi distincte soit à la base du répertoire des véhicules.

Le projet de loi relatif à la banque carrefour comprend toutes les règles et garanties pour le traitement des données personnelles obtenues lors de l'immatriculation des véhicules au nom du propriétaire du véhicule et du titulaire de la plaque minéralogique.

Le projet de loi crée un cadre légal pour les instances qui y ont accès et les procédures à suivre à cet effet.

En matière d'informatique, il s'agira d'introduire un système enregistrant les coordonnées du propriétaire du véhicule. Le projet prévoit la base juridique nécessaire à cet effet. Il appartiendra au Roi de fixer les règles précises. Une nouvelle plateforme informatique sera également mise en place pour permettre l'enregistrement des véhicules dès qu'ils sont proposés à la vente en Belgique et qui doit également établir un lien entre la DIV et le titulaire de la plaque minéralogique.

La nouvelle architecture informatique sera beaucoup plus axée sur un échange de données par le biais de l'internet avec d'autres réseaux ou utilisateurs légaux.

L'échange d'informations avec la police, les assurances et le fisc sera nettement simplifié et l'actualisation des données sera améliorée par rapport à la situation actuelle. Le système offrira également bien davantage de possibilités pour les statistiques et les enquêtes.

La Banque-Carrefour sera accessible aux institutions qui ont déjà actuellement accès à la DIV, à savoir la police, le fisc, Car-Pass, les Régions, les communes ainsi que les organismes qui désirent consulter ces données à des fins scientifiques.

Les données déjà enregistrées par la DIV concernant les véhicules seront intégrées à la Banque-Carrefour. Les cyclomoteurs y seront également répertoriés à partir de l'année prochaine.

La transmission à la police des informations relatives aux véhicules non assurés et dépourvus d'un certificat du contrôle technique sera améliorée. Il va de soi qu'il sera encore loisible à la police, comme actuellement, de consulter l'ensemble des données directement depuis les véhicules de patrouille.

Dans une première phase, les dispositions relatives au fonctionnement de la banque-carrefour, notamment le pré-enregistrement des véhicules, entreront en vigueur au plus tard pour la fin 2010. Dans une deuxième phase, dans le courant de 2011, les dispositions relatives à la traçabilité des véhicules entreront en vigueur.

En effet, un lien sera également établi entre la banque-carrefour et les réseaux étrangers pour les véhicules et les plaques minéralogiques. Le réseau d'homologation européen ETAES est un système de gestion de documents qui peut être consulté par les services d'homologation des États membres de l'Union européenne pour un suivi plus efficace de leurs dossiers.

En ce qui concerne le lien avec le fichier des permis de conduire, il sera possible de vérifier sur la base des données personnelles si l'intéressé possède un véhicule, d'une part, et un permis de conduire, d'autre part.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la libéralisation des sociétés de handling à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19403)

- **Mme Ine Somers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la troisième société de manutention de bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 20122)

06.01 Xavier Baeselen (MR): En vertu d'un arrêté royal, deux sociétés s'occupent du « handling » à l'aéroport de Bruxelles: Aviapartner et Flightcare. Il s'agit d'une situation de duopole mais il est question de l'ouverture du marché à un troisième opérateur. Cela permettrait d'assurer un service minimum des bagages en cas de grèves à l'improviste.

Vous aviez demandé une analyse de la faisabilité d'une telle implantation. La licence des deux sociétés actuelles expire d'ailleurs en octobre 2011.

Le projet d'octroi d'une licence à une troisième société est-il encore à l'ordre du jour? Qu'est-il ressorti de l'étude à ce sujet?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Il s'agit d'un dossier relativement délicat qui demande une approche prudente.

Après avoir pris connaissance de l'étude et consulté les acteurs concernés, je compte présenter un nouvel arrêté royal dans les prochaines semaines.

Mais de nouvelles consultations auront lieu avant de le mettre en forme car ce dossier ne se limite pas au nombre de sociétés de "handling". Les aspects de qualité et de sécurité des équipements, de formation du personnel et de qualité du service entrent en ligne de compte. J'envisage une approche globale afin d'offrir le meilleur service aux passagers et de garantir la sécurité au personnel, en tenant compte des réalités économiques et de terrain.

06.03 Xavier Baeselen (MR): Nous sommes favorables – dans le respect des procédures de consultation et de concertation – à une offre de services meilleure et plus large pour les voyageurs et la sécurité des équipements.

L'incident est clos.

07 Questions jointes 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° 19405)**
- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement du dossier concernant l'utilisation du couloir des bus" (n° 20405)**

07.01 Xavier Baeselen (MR): À la dernière question sur ce sujet, le secrétaire d'État m'avait répondu que les arrêtés royaux allient être finalisés et que la procédure de concertation écrite avec les Régions démarrerait fin janvier. Les Régions, et singulièrement la Région bruxelloise, ont-elle répondu à votre appel?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Une réunion de concertation a eu lieu avec les Régions le 17 décembre concernant les adaptations du Code de la route, dont l'utilisation des couloirs de bus par les motards. Le contenu des adaptations ayant entre-temps été élargi, la rédaction de l'arrêté royal a pris davantage de temps; il sera soumis au Conseil d'État et aux Régions avant la fin du mois, en vue d'une nouvelle réglementation en juin.

07.03 Xavier Baeselen (MR): En juin 2010, les régions autoriseront l'utilisation des couloirs de bus par les motards?

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français): Aussitôt que la nouvelle réglementation sera d'application. Le choix revient au gestionnaire de l'infrastructure.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groote** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le comportement sur la route d'un prince royal lors de l'alerte au smog" (n° 19467)
- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le comportement au volant du prince Philippe sur la E19" (n° 19495)

08.01 Patrick De Groote (N-VA): Le 10 février, la vitesse maximum a été limitée dans tout le pays à 90 km/h en raison d'une alerte au smog. Malgré cela, la limousine du prince Philippe a circulé à plus de 140 km/h sur la E19. Le porte-parole du palais a indiqué ultérieurement qu'il s'agissait en l'occurrence d'un déplacement officiel à caractère prioritaire.

Un porte-parole du secrétaire d'État a précisé que l'officier de police qui assure le commandement peut déterminer, sur la base d'une analyse de risque, la vitesse à laquelle le véhicule peut circuler et que la vitesse maximum peut être dépassée pour des raisons impérieuses. Y avait-il en l'espèce un motif impérieux? Quels motifs confèrent à un déplacement un caractère prioritaire? Y avait-il une raison de dépasser la vitesse maximum? Une analyse de risque est-elle effectuée sur place pour en décider?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Comme vous, j'ai appris par la radio que le prince Philippe et son escorte auraient circulé à 140 km/h sur la E19 un jour où avait été décrétée une alerte au smog et où la vitesse maximum autorisée avait dès lors été fixée à 90 km/h. Vous avez déjà interrogé la ministre de l'Intérieur à ce sujet le 22 février dernier.

Il est apparu que le prince Philippe circulait à 109 km/h à bord d'un véhicule avec chauffeur dans un convoi de deux véhicules escortés par deux motocyclistes de la police fédérale. Dans ce cas, il n'y a pas d'infraction au code de la route. C'est en effet la police fédérale qui détermine la vitesse de déplacement et la conduite à adopter en fonction de la mission à accomplir.

Pour ce qui concerne les objections morales et autres, je ne suis pas l'interlocuteur approprié.

08.03 Patrick De Groote (N-VA): Une note du directeur des Opérations de la police routière fédérale indique que des demandes d'obtention d'un véhicule prioritaire sont régulièrement introduites. Ces demandes requièrent le respect d'une procédure. Je constate qu'en l'occurrence, celle-ci est superflue lorsqu'il s'agit d'escorter un membre de la Maison royale.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de circuler imposée aux camions" (n° 19543)
- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de circuler imposée aux camions lors de chutes de neige" (n° 19546)
- **M. Patrick De Groote** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de circulation pour les poids lourds lors de chutes de neige" (n° 19551)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): À l'hiver dernier, à la suite des fortes chutes de neige et des embouteillages monstres qui s'en sont suivis, la ministre flamande Crevits a lancé l'idée de contraindre les poids lourds à stationner au bord de la route à des moments déterminés. En Wallonie, une mesure de ce type est déjà instaurée de temps à autre.

Quel est le point de vue du secrétaire d'État à cet égard?

09.02 Patrick De Groote (N-VA): Le *Vlaams Verkeerscentrum* a récemment lancé aux poids lourds un appel les invitant à se mettre au bord de la route en cas de fortes chutes de neige. Cette initiative avait été prise à la suite des embouteillages monstres provoqués cet hiver par la neige. Selon la ministre flamande Crevits, les poids lourds devraient, dans pareilles conditions météorologiques, se réfugier dans les parkings ou sur les bandes d'arrêt d'urgence aménagés le long des autoroutes. Febetra a déjà manifesté son courroux et estime qu'il appartient aux pouvoirs publics de veiller à ce que les routes restent praticables. La ministre flamande envisageait même la création d'un nouveau pictogramme. Une adaptation du code de la

route serait-elle requise à cet effet?

09.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il est exact que des poids lourds se sont trouvés plusieurs fois en difficulté sur le réseau autoroutier en raison des fortes chutes de neige de l'hiver dernier. La Région wallonne avait déjà été confrontée précédemment à ce phénomène. Le ministre wallon des Travaux publics a donc été le premier à évoquer une règle générale concernant la circulation des poids lourds en cas de fortes chutes de neige. Je ne pense pas que Mme Crevits ait eu l'intention de généraliser une telle interdiction.

Il faudrait pour commencer déterminer ce qu'est exactement une forte chute de neige. Par ailleurs, comme la situation sur place peut varier considérablement, une interdiction généralisée n'aurait aucun sens. Par contre, une interdiction pourrait être imposée dans d'autres situations, comme lors de la formation de plaques de verglas par exemple.

La règle la plus adéquate consisterait à installer des panneaux de signalisation locaux interdisant la circulation des poids lourds. Il appartient aux gestionnaires de la voirie, les Régions en l'occurrence, de décider de l'emplacement de ces panneaux et de leurs périodes d'application. Les panneaux électroniques variables me semblent les plus appropriés. Le code de la route fédéral ne doit pas être adapté selon moi. Si d'autres panneaux doivent être créés à la demande des Régions, je pourrais envisager un aménagement du code de la circulation routière.

09.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Il serait intéressant de réunir un jour autour d'une table les responsables politiques et les représentants du secteur des transports pour qu'ils engagent le dialogue sur cette question.

09.05 Patrick De Groote (N-VA): J'adhère à la suggestion de mon collègue Van den Bergh.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 19554 de Mme della Faille de Leverghem est transformée en question écrite.

10 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des pneus d'hiver" (n° 19896)

10.01 Valérie De Bue (MR): Malgré leur efficacité pourtant reconnue sous la barre des 7° C, les pneus hiver se vendent mal en Belgique. Moins de 5 % des conducteurs belges remplacent leurs pneus d'été par des pneus d'hiver. Le prix (entre 350 et 600 euros) semble décourager la plupart des conducteurs. Pourtant, quand on roule avec les pneus d'hiver, les pneus d'été ne s'usent pas!

Dans certains pays, des pneus neige sont obligatoires de novembre à fin mars et, dans d'autres, ils sont recommandés. En Allemagne, les assurances n'octroient plus d'indemnisation si un lien de cause à effet est établi entre le type de pneus et l'accident.

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): En cas de températures inférieures à 7° C, les pneus d'hiver assurent sans aucun doute une meilleure adhérence, un comportement routier plus sûr sur le sec, sur les routes mouillées, enneigées ou verglacées, une distance d'arrêt plus courte et une plus grande maniabilité dans les courbes.

Je pense que le prix pour une voiture de famille convenable est plus proche de 600 que de 350 euros. Et ce n'est pas tout: chaque fois, les quatre pneus doivent être démontés et remontés, il faut de nouvelles soupapes et équilibrer les roues.

Le stockage des pneus n'est pas gratuit non plus. Il est vrai que si on met les pneus hiver pendant six mois, la durée de vie des pneus été sera prolongée.

Je recommande donc le montage de pneus hiver mais je ne pense pas rendre cela obligatoire. J'ai demandé

à l'IBSR d'examiner la possibilité d'une campagne à ce sujet pour l'hiver prochain.

10.03 Valérie De Bue (MR): Il faudrait continuer à étudier la question du coût. Il faut améliorer l'information pour le citoyen et le sensibiliser.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 19622 de M. Van den Bergh est convertie en question écrite.

11 Question de Mme Jacqueline Galant au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident de train à Hal" (n° 19669)

11.01 Jacqueline Galant (MR): J'ai vécu dans ma commune un accident de car, en 2000-2001, au cours duquel deux enfants sont décédés. À la suite de groupes de travail mis sur pied, une des solutions envisagées pour protéger le voyageur ou éviter qu'il ne soit projeté contre quelqu'un d'autre, contre un autre siège ou dans les vitres, avait été d'équiper les bus et les trains de ceintures de sécurité. Depuis lors, les bus sont munis de telles ceintures alors que le train demeure le seul moyen de transport à ne pas être équipé de la sorte. Pourquoi?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les moyens de transport tels que les autocars, les avions, les véhicules personnels ne sont en rien comparables à un train ni à une rame de métro dans lesquels des personnes effectuent le voyage debout dans le couloir. Les accidents de cars sont sensiblement plus nombreux que ceux impliquant des trains. Dans le cas d'accidents de train très graves, une ceinture de sécurité n'est pas nécessairement plus sûre. En outre, le niveau de confort dans la rame chuterait sensiblement.

(En français) Le matériel ferroviaire de la SNCB répond aux normes générales établies par l'Union internationale des chemins de fer. Si les rames ne sont pas équipées de ceinture, ce n'est pas pour des raisons de coût.

Je vais vous donner quelques chiffres relatifs aux accidents ferroviaires. Pour l'année 2003, il n'y a pas eu d'accident et donc pas de blessé ni de mort. En 2004, rien non plus. En 2005, un accident avec une personne blessée. En 2006, deux accidents et deux blessés. En 2007, deux accidents et deux blessés. En 2008, trois accidents et six blessés. Aussi, les quelque 750 ou 800 000 personnes qui sont transportées quotidiennement ne méritent pas de devoir porter une ceinture et je pense que la SNCB devrait continuer d'appliquer les critères de l'Union internationale.

11.03 Jacqueline Galant (MR): Cette demande émanait de familles de victimes. Des gens ont été tués parce qu'ils ont été projetés. Et des navetteurs ont reçu des personnes sur eux ou se sont cognés aux tablettes. Il est donc peut-être utile de se pencher sur la question, plutôt que de jouer avec les chiffres.

Depuis 1967, il y a quand même eu 83 morts et plus de 350 blessés. Des blessés auraient pu être évités si des moyens supplémentaires avaient été investis dans les différents trains. Si la plupart des personnes sont debout, c'est parce que la SNCB ne sait pas mettre assez de wagons à la disposition des voyageurs pour qu'ils puissent être assis. La sécurité concerne les systèmes de freinage, mais aussi l'intérieur des trains...

11.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Les mesures que vous préconisez, lorsque je devrai les appliquer aux trains, au métro et aux trams, reviendraient à tuer commercialement les transports en commun.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le blocage du dossier RER" (n° 19681)

12.01 David Lavaux (cdH): En février 2009, la commune de Linkebeek a introduit un recours au Conseil d'État contre le permis d'urbanisme octroyé par la Région flamande à Infrabel pour le RER. La commune se fonde sur un vice de procédure dans la délivrance du permis (le permis n'aurait pas dû être délivré avant la

modification du plan de secteur). En janvier dernier, vous m'aviez répondu attendre l'avis du Conseil d'État avant de vous prononcer.

Par quelles procédures et/ou mesures Infrabel compte réagir à l'avis du Conseil d'État? Quelles conséquences cet avis aura-t-il pour le projet (retards, dépenses pour Infrabel)?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Par décision du Conseil d'État, le permis d'urbanisme pour la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Uccle et Nivelles en Région flamande, sur les territoires des communes de Linkebeek et de Rhode-saint-genèse, est annulé.

Cette décision repose sur la constatation d'une erreur de procédure et ne concerne pas le contenu du projet.

Infrabel doit à présent initier une nouvelle demande de permis auprès de la Région, qui devra éventuellement mettre en œuvre une procédure préalable de modification du plan de secteur communal. Ce qui signifie entre deux et trois ans de retard pour le projet RER de la ligne 124 en Région flamande.

12.03 David Lavaux (cdH): Il est heureux que le contenu du projet ne soit pas remis en cause. Bien sûr, je regrette qu'on prenne deux ou trois ans de retard, d'autant que ce recours, qui provient d'un bourgmestre francophone, fera du tort aux utilisateurs francophones qui se dirigent vers Bruxelles.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'organe d'enquête indépendant sur l'accident à Buizingen" (n° 19682)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rapport de l'organe d'enquête indépendant sur l'accident à Buizingen" (n° 19741)

13.01 David Lavaux (cdH): L'article 5 de l'arrêté royal du 15 janvier 2007 prévoit que vous pouvez prendre des mesures extraordinaires pour renforcer temporairement l'organisme d'enquête en cas d'accident grave. Cet organisme a-t-il déjà ouvert une enquête sur les circonstances de l'accident de Buizingen? L'effectif a-t-il été renforcé? Si oui, d'où vient le personnel temporaire? Quelles dispositions ont été prises?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): En application de la loi du 19 décembre 2006, une enquête doit être ouverte par la cellule Enquêtes et Accidents et Incidents ferroviaires du SPF Mobilité et Transport après chaque accident grave sur le réseau ferroviaire. Dès l'annonce de l'accident de Buizingen, les deux enquêteurs de la cellule se sont rendus sur place. La cellule d'enquête a fait appel aux compétences opérationnelles et techniques nécessaires pour mener à bien l'enquête. Plusieurs experts ont rejoint la cellule et travailleront sous la responsabilité de l'enquêteur principal. L'équipe est composée de six personnes. Au fur et à mesure de l'avancement et selon l'évolution des besoins, des spécialistes viendront compléter ce cadre.

13.03 David Lavaux (cdH): Cet organe est important. Je prendrai connaissance de ses conclusions.

L'incident est clos.

Le **président**: Mme Somers a retiré sa question jointe n° 20121.

14 Questions jointes de

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le choix des pistes et les routes aériennes à partir de et vers l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19702)
- M. Ben Weyts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le accord présumé sur les nuisances sonores autour de Zaventem" (n° 19961)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la répartition des nuisances sonores autour de Zaventem" (n° 19964)
- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la conclusion de l'accord aéroportuaire" (n° 19986)

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accord relatif au nouveau plan de gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 20055)
- M. Bruno Tobback au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la répartition des nuisances sonores à proximité de l'aéroport de Zaventem" (n° 20087)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accord sur les nuisances sonores à Bruxelles-National" (n° 20111)
- M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau plan de vol de Zaventem" (n° 20268)
- M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau plan de vol pour l'aéroport de Zaventem" (n° 20388)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 20494)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'usage excessif de la piste 02 en ce début mars" (n° 20481)
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'application des procédures et des normes de vent par Belgocontrol" (n° 20597)

14.01 François Bellot (MR): De nombreux habitants du Brabant wallon se sont plaints de nuisances sonores d'avions à l'approche de Bruxelles-National utilisant la piste 02 par vent d'est-nord-est alors que l'utilisation de cette piste est réservée lors de forts vents du nord. Tous les avions transitant par l'aéroport de Bruxelles-national ont-ils respecté les règles de sécurité imposées, et ce depuis le début du mois de février? Les dispositions prises durant cette période respectent-elles l'arrêté ministériel du 26 juillet 2009? Ces dispositions sont-elles également conformes au plan global de gestion des nuisances sonores approuvé par le Conseil des ministres le 19 décembre 2008?

Le MR a réclamé à de nombreuses reprises l'association de la Région wallonne et des communes concernées du Brabant wallon et du Brabant flamand ainsi que de Bruxelles à une plate-forme de concertation. Les communes du Brabant wallon ont-elles été conviées à ces travaux? Sinon, pourquoi?

Pouvez-vous nous faire connaître les conclusions des études relatives aux normes de vent relatives à l'utilisation des différentes routes pour les vols civils? Avez-vous entamé l'établissement du cadastre du bruit?

En ce qui concerne le service de médiation, les plaintes déposées en nom collectif par des habitants du Brabant wallon ou de Bruxelles sont refusées, tout comme les plaintes répétées, les plaintes par téléphone ou par lettre, la seule façon de déposer plainte étant de suivre un canevas repris sur le site internet.

Je souhaiterais savoir ce qui s'est passé depuis un mois et demi pour empêcher le dépôt d'observations par des personnes réunies en comité de quartier ou qui souhaitent le faire par écrit ou par téléphone parce qu'elles ne disposent pas d'un ordinateur.

14.02 Ben Weyts (N-VA): Le ministre pourrait-il fournir des précisions sur l'accord conclu, y compris en ce qui concerne le calendrier? Quels sont les avantages concrets pour respectivement la périphérie nord, la périphérie est et la Région bruxelloise? Pourquoi les avis de Airsight en matière de vents n'ont-ils pas été suivis? Est-il exact que le trafic sera surtout allégé sur la piste 02? La concentration sera encore plus importante au-dessus de la périphérie nord. Le trafic augmentera sur la route du ring et diminuera sur la route du canal. Dans ce scénario, la Région flamande aura à subir bien plus de nuisances que la Région bruxelloise.

Le gouvernement fédéral a-t-il conclu un accord avec le gouvernement flamand et le gouvernement de la Région bruxelloise? Tentera-t-on d'aboutir à un accord avant que la proposition ne soit soumise au Parlement? La proposition répond-elle aux quatre critères du Parlement flamand, à savoir suffisamment de moments de quiétude, une répartition honnête et équilibrée des nuisances, l'importance à accorder à la densité de population et un cadre juridique stable?

Le secrétaire d'État attend-il encore le résultat des procédures menées par la Région bruxelloise devant la Cour constitutionnelle?

14.03 Bart Laeremans (VB): Le secrétaire d'État se trouvait dans une position inconfortable dans le dossier Buizingen et a dès lors cherché une échappatoire dans un autre dossier, de manière à détourner l'attention. Mais en réalité, l'accord était loin d'être bouclé. La Région flamande n'avait par exemple pas été consultée et il n'y avait en outre aucun accord avec Bruxelles, ni sur les normes de bruit.

Le secrétaire d'État ignore les résultats de l'étude qu'il a lui-même commandée sur les normes de vent. La vitesse maximum de 5 nœuds de vent arrière arrêtée dans l'étude est relevée à 7 nœuds.

La piste d'envol vers la périphérie Nord sera donc davantage utilisée.

En ce qui concerne la dispersion, la situation devient paradoxale puisque ceux qui ont demandé la dispersion obtiennent la concentration et ceux qui ont demandé la concentration obtiennent la dispersion. Le plan est axé sur la périphérie Nord et les vols sont dispersés dans le sud-est. Les deux communes de Woluwé sont particulièrement ménagées par le biais de la dispersion, en plus de tous les avantages dont elles disposent déjà aujourd'hui. Le virage très rapide en deçà de 700 pieds effectué dans le Nord entraîne d'importantes nuisances sonores pour les gens qui habitent la région, plus de pollution, plus de nuisances et moins de sécurité. Ensuite, la dispersion n'est même pas maximale.

Le plan est en contradiction avec le principe annoncé antérieurement par le ministre qui visait à concentrer les vols le moins possible au-dessus des zones à forte densité de population. De jour, quelques avions bruyants survolent Bruxelles et les nombreux autres survolent la périphérie Nord; la situation est inversée la nuit.

Les nuisances au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles sont en augmentation et, avec cet accord, le secrétaire d'État montre qu'à l'évidence, ce sont les partis francophones qui font la loi dans ce pays.

Le secrétaire d'État peut-il communiquer le texte de l'accord au Parlement? Quels éléments lui permettent d'affirmer que les nuisances sonores auraient diminué? Quelles modifications a-t-il apportées aux itinéraires de vol? Les procédures d'atterrissage ont-elles été modifiées? Les pistes seront-elles uniformément équipées du système d'atterrissage ILS, comme nous le demandons depuis longtemps? Pourquoi n'y a-t-il pas encore eu de concertation avec la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale?

Pourquoi le secrétaire d'État s'écarte-t-il des recommandations d'Airsight, et donc des conclusions de l'étude qu'il avait lui-même commandée? Confirme-t-il que la piste 02 sera moins utilisée? Pourquoi prévoit-on de disperser les vols au sud en retardant le moment, pour les avions, d'amorcer leur virage alors que la même directive ne s'appliquera pas au nord où la concentration des vols sera donc plus importante? Comment le secrétaire d'État justifie-t-il les répartitions différentes des vols diurnes et nocturnes?

14.04 Sonja Becq (CD&V): Cet accord serait fondé sur les principes à appliquer en matière de sécurité, de quotas acoustiques, etc. qui ont déjà été exposés précédemment. La présentation médiatique des idées-forces de cet accord est-elle conforme à la vérité? Est-il exact, comme certains le prétendent, que du lundi au vendredi 15 % des avions qui décollent en direction du sud-ouest ne suivent pas la route la plus courte mais négocient un long virage au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles bien que ce ne soit pas nécessaire? Le secrétaire d'État peut-il nous fournir davantage d'explications quant à son choix d'une norme de vent de 7 nœuds avec tolérance? Comment faut-il interpréter cette tolérance? Est-il vrai que le secrétaire d'État doit encore se concerter avec les Régions? Cet accord aéroportuaire satisfera-t-il au contrôle de sa conformité au principe constitutionnel d'égalité?

14.05 Karine Lalieux (PS): Pouvez-vous détailler l'accord intervenu sur le plan de gestion des nuisances sonores? On pourrait envisager un vrai débat autour de ce plan.

Le président: Un avis sur ce plan a été demandé au Conseil d'État. Cet avis ne nous étant pas encore connu, le texte n'est pas en mesure d'être présenté!

14.06 Karine Lalieux (PS): Dès lors, il ne faut pas le présenter à la presse!

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les grandes lignes de ce plan? Un accord est-il déjà intervenu avec la Région bruxelloise et flamande? Dans la négative, une concertation a-t-elle lieu? Sinon, comment

comptez-vous l'organiser?

D'après la presse, la route du canal – moins densément peuplée – sera privilégiée. Apparemment, la route Chabert concernait 350 000 personnes et celle du canal, 75 000 personnes. Étant donné que ces vols ont une amplitude d'un kilomètre de part et d'autre du canal, ces 75 000 personnes sont-elles confinées dans cette limite?

Confirmez-vous cette route du canal? Les avions voleront-ils à 4 000 pieds minimum? Confirmez-vous aussi que les atterrissages se feront par la route de Louvain, de l'autre côté?

Il est vrai que les mesures annoncées devront être traduites par Belgocontrol sur des cartes et des schémas, qui devront, à leur tour, être validés par un groupe de travail gouvernemental où seront représentés tous les vices-premiers ministres. Où en est Belgocontrol par rapport à la traduction de ce plan et avez-vous déjà réuni ces groupes de travail?

Une concertation avec les régions était aussi prévue pour les normes de bruit, le cadastre du bruit et la création d'une autorité indépendante contrôlant les nuisances sonores. Là aussi, est-ce que vous avancez?

Enfin, confirmez-vous la norme de vent à sept nœuds, avec une tolérance de deux nœuds incluse?

14.07 Bruno Tobbac (sp.a): Je me pose une série de questions à propos du "vaste accord" évoqué dans les médias. Apparemment, avant qu'un groupe de travail constitué des vice-premiers ministres puisse trancher, le Conseil d'État doit encore rendre un avis. À mon sens, il s'agit donc davantage d'une vague proposition que d'un vaste accord.

Avec qui un accord a-t-il été conclu? Les gouvernements flamands et bruxellois ont-ils déjà effectivement marqué leur accord?

De surcroît, quant au fond, des discussions semblent subsister à propos de qu'il convient d'entendre précisément par "critères de vent sûrs". Le plan est-il conforme à la déclaration de secrétaire d'État selon laquelle il faut voler contre le vent? À moins qu'il s'agisse uniquement de voler contre *certain*s vents?

Les vols seront effectivement dispersés au-dessus de la périphérie est mais la concentration sera plus forte sur la périphérie nord. Le secrétaire d'État pourrait-il nous fournir une carte des nuisances sonores sur la route dite du Canal et sur la route de la périphérie nord?

14.08 Valérie De Bue (MR): Dans la note au gouvernement, on parle d'un rapport de Contours de bruit 2009 autour de Brussels Airport. Ce rapport devrait pouvoir envisager une révision du critère d'exposition au bruit pour une éventuelle extension du forum de concertation au-delà des communes du Brabant wallon. Quel est l'organisme qui réalise ce rapport et quelle en est l'échéance?

14.09 Jean-Jacques Flahaux (MR): Concernant le nouveau plan de vol de l'aéroport de Zaventem, j'ai appris que des gros porteurs pourraient atterrir à Chièvres les weekends, sans doute pour rendre les alentours de l'aéroport de Bruxelles plus calmes. Les communes à proximité de Chièvres sont en grande inquiétude. D'autant plus que toute une série de communes du Hainaut commencent déjà à subir les désagréments liés au survol d'avions en provenance de Zaventem.

J'habite près du Brabant wallon. Pourriez-vous rassurer les habitants de ma région quant aux conséquences de ce nouveau plan de survol de Zaventem?

14.10 Georges Dallemagne (cdH): Vous engrangez un deuxième accord partiel sur la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National. Le premier accord de décembre 2008 portait surtout sur les quotas de bruit, sur l'utilisation de certaines pistes et sur la diminution des vols de nuit. Le deuxième accord porte surtout sur les normes de vent. Est-il bon ou mauvais? Nous en jugerons lorsque nous aurons le texte. D'après ce que je sais, certains points sont des avancées. Je pense à la suppression de la route Chabert le week-end.

Je pense également à la suppression de certains décollages de gros porteurs sur la piste 20. La déconcentration sur la balise d'Huldenberg lors des décollages sur la piste 25 me paraît également de nature à soulager Bruxelles et sa périphérie est.

Il y a cependant des inconnues. Quelle sera l'utilisation finale de l'ensemble des pistes? Il est très difficile de savoir si, par exemple, on soulagera enfin cette fameuse piste 02/20. Historiquement, cette piste beaucoup plus courte n'est pas préférentielle. Est-ce qu'on reviendra à son utilisation historique? Je suis très prudent à ce sujet.

Et puis il y a des éléments qui n'apparaissent pas dans cet accord. Il faut quand même souligner qu'on n'a toujours pas eu de débat sur le développement ultime de cet aéroport, sur sa vocation.

Deux dernières questions qui ne sont pas abordées, ce sont celle du contrôle indépendant, d'une part, et celle de l'utilisation dans la tranche de 6 à 7 heures, d'autre part.

La mise en œuvre de cet accord dépendra beaucoup de l'impartialité avec laquelle il sera exécuté, de l'autorité qui devra vérifier sa mise en œuvre. Des aéroports européens, au Luxembourg et à Paris notamment, disposent d'instruments de contrôle indépendants. Il est vraiment temps que les citoyens puissent connaître en temps et en heure les raisons pour lesquelles une piste est utilisée. Il serait utile qu'à l'avenir, on gère cet aéroport en bonne intelligence avec les riverains et non en guerre permanente avec eux.

14.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Le MR du Brabant wallon s'est réjoui de l'accord obtenu, comme si le Brabant wallon allait être le gagnant de l'affaire. Moi, je n'ai pas envie que le Brabant wallon soit gagnant si des milliers d'habitants de Bruxelles sont perdants. Etant donné les normes de vent, l'utilisation de la piste 02 a été hyper intensive ces quinze derniers jours.

Appliquait-on déjà les normes de vent prévues dans l'accord de février?

Si l'on peut admettre que le vent du Nord justifie l'utilisation de cette piste à certains moments, le problème est que les avions descendent très bas et survolent tout l'est de Bruxelles à basse altitude. De nombreux mails ont été adressés au service de médiation.

En mai 2009, je vous interrogeais sur votre intention d'introduire une technique d'atterrissage plus respectueuse de l'environnement (la CDA). Pourquoi cette procédure n'est-elle toujours pas appliquée?

Je me joins aux questions de ma collègue Valérie De Bue sur l'idée d'associer les communes du Brabant wallon au Forum de concertation.

D'après vous, qui doit faire le cadastre du bruit?

14.12 Olivier Maingain (MR): Je me joins à la question précise de notre président concernant l'utilisation abusive de la piste 02 au début de ce mois. Je n'ose pas imaginer que c'était déjà en application des nouvelles décisions.

Une fois de plus, ce qui est en cause, c'est l'estimation de la norme de vent par Belgocontrol.

Monsieur le secrétaire d'État, je salue le travail que vous avez accompli car vous avez repris un dossier qui avait été géré d'une manière très partisane. Vous avez au moins cherché à objectiver le débat.

La question se pose de la création d'une autorité indépendante. Vu la localisation de l'aéroport, il y aura toujours un survol de l'un ou l'autre quartier de Bruxelles et de sa périphérie. Le vrai critère est celui du nombre de personnes survolées et la volonté de réduire les nuisances pour le plus grand nombre.

Une autorité indépendante qui pourrait, en temps réel, répondre aux interrogations des riverains et justifier l'utilisation des pistes sur la base de critères objectifs me semble la meilleure façon de dépassionner le débat et de l'extraire du domaine strictement politique.

Le débat est-il ouvert?

14.13 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'accord global du 26 février 2010 porte sur la limitation du nombre de vols de nuit, les week-ends sans bruit, l'utilisation d'appareils moins bruyants, les procédures de vol et l'utilisation des pistes. Tous ces éléments doivent encore être fixés dans une loi.

L'accord contribuera à réduire considérablement les nuisances sonores pour tous les riverains. Le nombre de vols de nuit est en effet limité à 16 000, dont 5 000 décollages. Le week-end, les décollages nocturnes sont interdits. Les appareils les plus bruyants ne sont plus autorisés, ni de jour ni de nuit. Les itinéraires de vol sont optimisés pour pouvoir garantir une meilleure dispersion ou pour permettre le survol des zones résidentielles les moins peuplées.

Un groupe de travail a évalué les itinéraires de vol actuels. Il a indiqué quels itinéraires pouvaient être adaptés compte tenu de la sécurité du trafic aérien, de la capacité de l'aéroport, de la réduction de la concentration des vols au-dessus des zones à forte densité de population et de la simplification du contrôle aérien.

Le groupe de travail a établi une liste de douze modifications de différents itinéraires. Il s'agit entre autres d'une adaptation des itinéraires de décollage au départ de la piste 25 droite en direction du sud-est pour permettre une plus grande dispersion. La route Chabert est remplacée par la route du canal pendant le week-end pour les vols en direction de Chièvres. La route du canal est utilisée par les appareils à large fuselage en direction de Chièvres et de Huldenberg.

Les avions continueront de survoler le ring en direction de Chièvres du lundi au vendredi pour des raisons de capacité. Le trafic est idéalement composé lorsque les départs successifs virent alternativement vers la gauche et la droite. D'autres routes plus directes seront suivies la nuit et les week-ends, lorsque la capacité requise est moindre.

(*En français*) En ce qui concerne Chièvres, nous parlons bien de la balise et pas de l'aéroport; il n'est pas question de déplacer des vols sur cette base de l'OTAN.

(*En néerlandais*) Où qu'ils habitent, tous les habitants de la périphérie nord profiteront des conditions d'exploitation qui ont été approuvées. La modification des routes Huldenberg doit assurer une plus large répartition sur la périphérie est, puisque la grande majorité des vols se dirigeant vers le sud-est suivent actuellement une seule route. L'actuelle route du ring est un corridor aérien qui s'est considérablement élargi et Belgocontrol doit lancer une procédure de navigation précise pour la rétrécir.

L'accord ne porte pas sur l'équipement des pistes, même si je suis favorable à la poursuite de l'installation d'ILS sur certaines pistes pour renforcer la sécurité des vols. Des experts internationaux ont réalisé une étude sur les options possibles en matière de normes de vent et leur incidence sur la sécurité, la capacité, l'utilisation des pistes et les nuisances sonores. C'est sur cette base que le Conseil des ministres a marqué son accord sur l'application de normes de vent identiques pour l'ensemble des pistes. Le vent en altitude est également pris en considération pour le choix des pistes. Des valeurs de tolérance ont été fixées de manière à permettre à Belgocontrol de procéder facilement à un changement de piste

La valeur de tolérance 7 signifie 5 valeurs de base et 2 nœuds de tolérance. Pour le vent latéral, le gouvernement a décidé de ne pas y ajouter 5 nœuds supplémentaires et de ne pas monter jusqu'à 20. Les mêmes tolérances seront appliquées sur toutes les pistes.

(*En français*) L'accord porte uniquement sur les compétences fédérales en matière d'exploitation de l'aéroport. Il n'y a pas d'accord de la Région Bruxelloise ni du Gouvernement flamand, même si des contacts informels ont eu lieu. Les discussions auront lieu dès que possible avec ces deux Régions pour conclure un accord de coopération.

Le Conseil des ministres du 19 décembre 2008 avait décidé de réactiver le forum de concertation avec les communes concernées, déterminées sur base du critère objectif d'exposition au bruit. Un premier forum s'est réuni le 14 septembre 2009, sous la présidence de la DG "transport aérien". Comme plusieurs communes ne répondant pas aux critères ont demandé à être intégrées au forum, le gouvernement a décidé d'examiner une éventuelle extension de celui-ci dans le cadre de l'accord de coopération à conclure avec les Régions.

(En néerlandais) Mon prédécesseur, M. Leterme, s'est longuement concerté avec les différents groupes d'action début 2008. Leurs revendications sont connues mais le gouvernement peut prendre des décisions pour l'ensemble en fonction de l'intérêt général.

(En français) Au niveau du timing de mise en œuvre, les modifications sont assez ambitieuses. Après traduction des décisions du Conseil des ministres en langage aéronautique, il faudra réaliser les études nécessaires avant de procéder à la publication et à la mise en œuvre. Plusieurs mois seront nécessaires.

(En néerlandais) Certaines aménagements des routes ont en outre nécessité une adaptation de la structure de l'espace aérien civil et militaire. Un accord de principe a été conclu avec le département de la Défense. L'adaptation des routes de départ à partir de la piste 07-R nécessite une révision des procédures de Belgocontrol.

(En français) Pour les restrictions d'exploitation décidées en décembre 2008 dans le cadre du premier volet de cet accord, les arrêtés ministériels ont été adoptés et elles entrent progressivement en vigueur. Le gouvernement déposera la proposition à la Chambre dès que possible.

Le cadastre du bruit est imposé par une directive européenne et relève des compétences régionales. Actuellement, deux cadastres sont établis pour l'aéroport de Bruxelles-national, un par la Région flamande et un par la Région bruxelloise. C'est un des points à discuter dans le cadre d'un accord de coopération. Il serait, en effet, souhaitable qu'il n'existe qu'un seul cadastre de bruit établi de manière objective.

Les modifications décidées par le gouvernement en matière de sélection de piste ne sont pas encore entrées en vigueur. Il est vrai que la piste 02 a effectivement été utilisée à de nombreuses reprises en février et mars. Les contrôleurs aériens sont les seuls à même de choisir la piste la plus adaptée.

Monsieur Dallemagne, en ce qui concerne l'autorité de contrôle, lorsque des anomalies sont signalées dans l'utilisation des pistes ou dans le suivi des trajectoires, la cellule environnement de l'inspection aéronautique procède systématiquement à une inspection. Jusqu'à présent, ces inspections n'ont jamais conduit au constat d'une infraction.

Les déviations étaient toujours justifiées. Les inspecteurs assermentés et mandatés de l'inspection aéroportuaire travaillent en toute objectivité et en toute indépendance. Je ne vois pas de valeur ajoutée dans la création d'une autorité supplémentaire, aux frais du contribuable.

Le projet de *Continuous Descent Approach* (CDA, procédure d'approche en descente continue) est actuellement dans sa deuxième phase de test. La date de fin de cette nouvelle phase du projet n'est pas encore définie.

M. Touwaide a été engagé en tant que directeur du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles National. Il a été détaché de ses services le 21 mars 2008 pour exercer une fonction à la cellule stratégique de la vice-première ministre et ministre de l'Emploi et n'est donc plus directeur du service de médiation. Mme Els van Gelder a été désignée le 1^{er} juillet 2009 pour assurer les fonctions de directeur et coordinateur du service. Les membres du service de médiation doivent éviter, dans leurs contacts avec le public, toute parole ou attitude pouvant ébranler la confiance du public en leur totale neutralité.

Cela ne les empêche pas d'être détachés au sein d'une cellule stratégique ou pour un mandat politique.

Pour l'enregistrement de plaintes, le service de médiation a introduit un nouveau système depuis lundi. Certaines personnes ou associations envoient journalièrement des milliers d'e-mails: en 2009, pour 230 000 mouvements à l'aéroport, 6 000 000 plaintes ont été introduites (dont 12 % par la même personne et 85 % par une seule association), ce qui fait quatre plaintes par mouvement provenant d'une seule et même

personne. Cette situation est difficilement gérable pour un service de quatre personnes. Il fallait faire un tri pour éviter qu'il ne se transforme en service statistique de comptabilisation de plaintes.

Avec le nouveau système, les plaignants doivent remplir un formulaire avec leurs coordonnées et des informations sur la gêne ressentie, pour que la plainte soit traitée rapidement et correctement.

Le service de médiation reste toujours accessible par téléphone ou par fax.

14.14 François Bellot (MR): Les dernières dispositions de l'avant-dernier plan ne sont toujours pas en application.

Des critères objectifs d'ordre technique doivent être les seuls à présider à la définition des routes empruntées en plaçant au premier rang la sécurité et, immédiatement après, la qualité de vie des riverains. Belgocontrol et l'organe de contrôle et du traitement des plaintes doivent être indépendants.

Pour le MR, il serait plus simple, par la voie de la concertation entre les Régions et le fédéral, de n'avoir qu'une seule méthode et un seul organisme pour établir la carte théorique de dispersion du bruit.

La Région bruxelloise et surtout wallonne ne disposent pas de l'aspect théorique de la dispersion du bruit mais des mesures de bruit. Madame Snoy, adressez-vous à Mme Huytebroeck et à M. Henry.

Il faut objectiver le choix des pistes, en termes de dispersion du bruit mais aussi en termes techniques, sachant que la piste 02/20 a été conçue comme piste de secours, à n'utiliser que par vent de nord assez fort. On n'utilise pas la 02/20 comme la 25/52 parce qu'elle est plus courte et n'est pas appropriée pour les gros porteurs.

Il faut assurer la neutralité de l'organe de contrôle. Le choix des pistes doit être opéré par des personnes neutres et indépendantes, tenant compte des indications techniques. Le médiateur francophone a été déplacé car il était devenu gênant, mais il faisait des suggestions.

Vous avez dit que les avions bruyants n'auraient plus leur place. Dans quel délai? Ne faudrait-il pas accélérer le délai de rejet de ces avions anciens?

Voici trois ans, nous avons visité les tours de Belgocontrol. Est-il normal d'autoriser de grands lotissements dans le prolongement des pistes?

Même si c'est de l'aménagement du territoire, accepter de construire de grands lotissements dans le prolongement de certaines pistes ne me paraît pas très réaliste. Par contre, votre engagement à réouvrir le dialogue avec les communes si des mesures sur le bruit venaient à étayer les événements me semble être une excellente chose.

Concernant l'aéroport de Bruxelles National, est-il réaliste de provoquer l'espoir du développement du *low cost* alors que vous indiquez que vous ne voulez pas plus de 12 000 mouvements la nuit?

Par ailleurs, il semblerait que plus les avions modernes peuvent décoller vite, moins l'importance et la dispersion du bruit sur la zone sont importantes. Cette donnée a-t-elle été prise en compte?

Enfin, pour ce qui est de la piste 07, les associations de riverains plaideraient pour la solution de virer après Louvain lors de son utilisation. Est-ce intégré dans votre analyse?

J'imagine que cela a été intégré dans votre analyse.

14.15 Ben Weyts (N-VA): Je constate effectivement quelques améliorations mais il y a toujours un manque d'équilibre, qui est même ancré légalement et qui avantage la Région bruxelloise au détriment de la Flandre. C'est pourquoi je voudrais demander au secrétaire d'État de se concerter le plus rapidement possible avec la Région bruxelloise, afin de ne pas mettre les Régions devant le fait accompli.

14.16 Bart Laeremans (VB): M. Bellot affirme que la piste 02/20 est une piste d'urgence qui n'est utilisée que dans le cas de situations exceptionnelles. Or cette piste est suffisamment longue et suffisamment sûre que pour être utilisée normalement, ce qui a été démontré dans plusieurs études.

Le secrétaire d'État adopte cette logique et essaie de restreindre au maximum l'utilisation de la piste 02/20 en dépit des recommandations de sa propre étude. Il y était question de normes de sécurité correspondant à un vent arrière de 5 nœuds et à un vent latéral de 15 nœuds. La sécurité est bien plus cruciale que la dispersion au niveau de l'utilisation des pistes. Le secrétaire d'État affirme qu'on volera contre le vent mais c'est exactement l'inverse qui se produit en l'occurrence.

La diminution du nombre de vols de nuit a déjà été fixée dans le permis d'environnement de la province du Brabant flamand. C'est un acquis de longue date.

Je regrette l'absence d'accord avec les Régions et le maintien des normes de bruit déraisonnables de la Région de Bruxelles-Capitale. J'insiste pour qu'une concertation soit organisée le plus vite possible avec les deux Régions concernées pour placer les normes de bruit au même niveau.

Que le trafic soit détourné au nord ou au sud, cela ne change rien aux conséquences pour la capacité. Les riverains de la périphérie sud sont épargnés, car ils ont davantage de pouvoir. Le secrétaire d'État cède à ces pressions, au détriment du nord. Il applique des mesures favorables au sud mais pas au nord. Je n'ai entendu aucune explication raisonnable justifiant une telle discrimination. Par ailleurs, l'existence d'un problème de capacité n'a jamais été prouvée. Des études ont même établi que le survol en droite ligne est tout à fait possible. Le secrétaire d'État opère donc un choix politique sous la pression de politiques bruxellois ou francophones.

À propos de la concentration des routes au-dessus du ring, le secrétaire d'État ne s'exprime qu'en termes voilés. J'espérais assister aujourd'hui à une présentation sur la base de cartes précises mais aucun document ne nous a été remis. D'après une carte publiée dans les journaux, le trafic aérien serait essentiellement concentré sur Strombeek-Bever. Au lieu d'organiser et de répartir le trafic sur deux ou trois routes aériennes, tout est concentré au-dessus des communes flamandes.

Le secrétaire d'État affirme que la répartition au-dessus de la banlieue nord est déjà satisfaisante, ce que contredisent toutes les mesures. Les routes pourraient être mieux dispersées comme dans le sud, mais ce n'est pas le cas. Aucune justification raisonnable n'a été avancée. J'invite les membres du CD&V à s'opposer à cette politique de concentration. Espérons que le secrétaire d'État réexaminera le dossier et ne laissera pas M. Touwaide lui dicter sa conduite.

14.17 Karine Lalieux (PS): Vous dites que la concertation avec les Régions aura lieu dès que possible. Il est important d'avoir une planification, même si c'est difficile. Il ne faut pas oublier de revenir en concertation avec le groupe de travail. Quand les projets de loi seront sur la table, nous aurons alors un vrai échange.

14.18 Bruno Tobback (sp.a): Au fond, cet accord est un non-accord car il n'aura plus aucune valeur si jamais l'une des Régions impose des normes acoustiques sur son territoire. Sans accord des Régions, il n'y a donc aucun accord.

Le secrétaire d'État n'a pas répondu à plusieurs de mes questions. Moi aussi, je me demande si 2 nœuds de vent arrière au-delà du seuil de tolérance équivaut bien à voler contre le vent.

J'ai entendu que M. Bellot préconise, pour faire plaisir aux habitants de Grez-Doiceau, que les avions qui décollent sur la piste 07R bifurquent davantage vers Louvain. Je trouve qu'il pousse le bouchon très loin car les habitants de Bruxelles sont déjà largement épargnés et il faudrait par-dessus le marché épargner aussi ceux de Grez-Doiceau en survolant Louvain. Cette suggestion me préoccupe beaucoup. Je suggère quant à

moi qu'on compare un jour les densités de population...

Le secrétaire d'État confirme qu'il faudra mettre au point des procédures de vol spéciales en raison du degré de difficulté que présente le croisement d'avions qui atterrissent et d'avions qui décollent en direction de l'est. Pourrait-il éclairer notre lanterne à ce sujet de façon à ce que les habitants de cette région sachent au moins de quoi ils doivent s'inquiéter.

14.19 Valérie De Bue (MR): J'éprouve quelques inquiétudes au sujet du forum de concertation. Vous avez dit vouloir examiner son extension dans le cadre d'un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions bruxelloise et flamande. La Wallonie n'est donc pas concernée par cet accord! En effet, avant 2004 et la fabuleuse idée du plan de dispersion, elle ne connaissait pas de nuisances. Il est légitime que la Wallonie soit associée à ce dossier.

Concernant la question de l'étude relative aux fameux contours de bruit 2009, qui va réaliser cette étude? Quand ce forum sera-t-il étendu?

Si des bourgmestres vous sollicitent, pourrait-on accepter qu'ils soient intégrés dans ce forum de concertation?

14.20 Jean-Jacques Flahaux (MR): Pour ce qui est de la balise de Chièvres, vous avez eu raison.

14.21 Georges Dallemagne (cdH): Il me paraît important de prévoir deux temps: une période probatoire et un temps pour la loi. Il s'agit de vérifier que la loi apportera un gain en matière de sécurité et de confort pour les riverains.

Concernant l'autorité indépendante de contrôle, la plupart des groupes estiment qu'il s'agit aujourd'hui d'un véritable problème. J'observe que d'autres aéroports l'ont géré nettement mieux que nous, par exemple à Paris. Disposer d'un outil indépendant de vérification de l'accord faciliterait probablement votre propre travail.

14.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ce qui me dérange le plus c'est l'absence d'autorité indépendante de contrôle, alors que ce principe me semble évident.

Deuxièmement, dans le débat sur la proposition de loi, j'espère que nous pourrions aborder le plafonnement des vols, sans quoi nous ne trouverons jamais de solution.

Il y a la question de faire coïncider la nuit opérationnelle et la nuit environnementale pour qu'il n'y ait pas trop de vols entre 6 et 7 heures du matin.

Quant à la procédure de descente, j'attends avec impatience ses tests.

Enfin, au sujet des plaintes, je trouve délicat d'imposer un formulaire par internet, ce n'est pas accessible à tout le monde. Je ne suis pas contre l'identification du plaignant, mais il ne faut pas donner l'impression que l'on veut museler les gens.

Le **président**: M. Tobback, quand j'ai parlé de la piste 07, il ne s'agissait pas de la privilégier.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **Mme Cathy Plasman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet" (n° 19771)**

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles de trajet" (n° 19946)**

15.01 Cathy Plasman (sp.a): Un projet pilote de contrôle de trajet est actuellement mené à Gentbrugge. Il ne serait pas encore possible de verbaliser en raison de l'absence d'un arrêté royal fixant les procédures et modalités y relatives. Qu'en est-il de cet arrêté royal?

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 12 janvier dernier le ministre Van Quickenborne avait répondu à une question similaire que les procédures étaient en cours et qu'il espérait que l'arrêté royal serait prêt pour l'été. Le secrétaire d'État peut-il confirmer ceci?

15.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La réglementation relative à l'approbation et à l'étalonnage des appareils de mesure utilisés dans le cadre du contrôle de la circulation routière relève de la compétence de la Métrologie légale et donc du ministre de l'Entreprise. L'arrêté royal a été transmis au Conseil d'État fin janvier. Celui-ci devrait rendre son avis dans les trente jours. L'arrêté royal a également été porté à la connaissance de la Commission européenne, où s'applique un délai d'attente de trois mois. Nous espérons que l'arrêté royal pourra entrer en vigueur au mois de mai.

L'incident est clos.

16 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les recettes des amendes" (n° 19367)

16.01 David Geerts (sp.a): Les amendes routières ont rapporté un total de 344 millions d'euros en 2009, soit 9 millions d'euros de plus que l'année précédente. Comment ces 9 millions supplémentaires seront-ils répartis?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En 2009, les amendes ont rapporté 327 521 756 euros, soit 5 923 926 euros de plus qu'en 2008. Sur ce montant, près de 116 millions d'euros sont versés au Fonds de la Sécurité routière. En 2010, une somme d'environ 6 millions d'euros est disponible, dont 5 % sont versés à la Justice. Par ailleurs, un montant encore à déterminer sera consacré à des achats communs au bénéfice de la police fédérale de la route et de la police locale. Ces éléments feront l'objet de concertations avec la police, le département de l'Intérieur et les services du SPF Mobilité.

16.03 David Geerts (sp.a): La concertation sur les achats communs aura-t-elle encore lieu avant l'été?

16.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Nous souhaitons aller vite afin de fournir la part des communes dans les meilleurs délais. Je ne puis encore fixer de date. Mme Turtelboom a déjà donné son accord pour la police.

L'incident est clos.

17 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les cartes tachygraphiques pour les conducteurs titulaires du permis B" (n° 19826)

17.01 David Geerts (sp.a): En Allemagne par exemple, l'accrochage d'une remorque imposerait l'utilisation du tachygraphe. Le 11 octobre, le secrétaire d'État a déclaré qu'il demanderait à son administration d'examiner la question. Une solution a-t-elle déjà été trouvée?

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai opté pour la mesure la plus radicale, c'est-à-dire la révision de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. L'obligation, pour obtenir une carte de conducteur, d'être titulaire d'un permis de conduire BE, CE ou DE sera abrogée. Les titulaires d'un permis de conduire B obtiendront par conséquent aussi une carte de conducteur. Une telle modification prend néanmoins un certain temps, ne fût-ce que pour la consultation des exécutifs régionaux qui mobilise plusieurs mois. Le projet d'arrêté royal a déjà été envoyé au Conseil d'État pour avis. J'espère que l'arrêté sera prêt pour être soumis à la signature du Roi d'ici un mois.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 58.