

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

du

LUNDI 26 FÉVRIER 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 FEBRUARI 2007

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.17 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 **Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la compatibilité de la réglementation de la formation à la conduite avec les directives européennes" (n° 13986)**

01 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de verenigbaarheid van de regelgeving inzake de rijopleiding met de Europese richtlijnen" (nr. 13986)**

01.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, les modifications récentes apportées à la législation sur l'apprentissage de la conduite soulèvent parfois plusieurs questions dans le cadre de la hiérarchie des normes entre les directives européennes et les législations nationales.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si la réglementation belge qui permet la conduite "seul au volant" sans se soumettre à l'examen d'aptitude avec un permis provisoire est compatible avec les directives portant sur le permis de conduire?

Ma crainte est que si la législation belge devait être en infraction avec les dispositions européennes, les permis de conduire délivrés sur base de cette nouvelle réglementation pourraient être frappés de caducité et d'illégalité.

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, l'aspect de notre réglementation sur lequel la commission se pose des questions est le seul que nous n'ayons pas changé!

Il semble que la commission a des questions en ce qui concerne la formation de 20 heures de cours pratiques en école de conduite, ce qui existait, et qui donne la possibilité aux jeunes qui ont au moins 18 ans de rouler seuls pendant 18 mois.

Je constate donc que la commission a des questions sur des aspects que nous n'avons pas changés.

01.03 **François Bellot** (MR): Monsieur le ministre, je vous ai bien entendu mais la question est de savoir si une personne qui dispose d'un permis provisoire peut par exemple conduire seul sur autoroute à l'étranger. À ma connaissance, la réponse est négative.

01.04 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est logique car cela fait partie de notre réglementation. Je pensais que vous la connaissiez.

01.05 **François Bellot** (MR): Un automobiliste qui détient un permis provisoire ne peut donc pas conduire sur autoroute à l'étranger.

01.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Cela n'a jamais été permis!

01.07 **François Bellot** (MR): Où est-ce écrit dans la législation actuelle? Vous n'avez pas étendu...

01.08 Renaat Landuyt, ministre: Le permis de conduire est reconnu internationalement mais pas le permis provisoire.

01.09 François Bellot (MR): Vous confirmez donc qu'avec un permis provisoire on ne peut pas rouler à l'étranger.

01.10 Renaat Landuyt, ministre: C'est comme cela depuis toujours!

01.11 François Bellot (MR): Non!

01.12 Renaat Landuyt, ministre: Avec un permis provisoire, il faut rester à la maison!

01.13 François Bellot (MR): Je suis content de vous l'entendre dire.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'affectation réelle de la charge de sûreté réclamée à chaque passager à Bruxelles-National" (n° 14108)

02 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de daadwerkelijke bestemming van de veiligheidsbijdrage die elke reiziger in Brussel-Nationaal wordt aangerekend" (nr. 14108)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, en date du 28 décembre 2006, l'exploitant privé de l'aéroport de Bruxelles-National a annoncé une extension de la zone de sûreté à Brussels Airport à dater du 2 janvier 2007, laquelle, avec l'implémentation d'autres mesures de sécurité, entraîne une augmentation des coûts de sûreté qui seront intégrés dans les nouveaux tarifs aéroportuaires à dater du 1^{er} avril 2007.

L'augmentation sera de 1,05 euro par passager partant, soit un total de 23,49 euros dont 7,34 euros de charges de sécurité.

Comme en 2006, on a enregistré pas moins de 16 millions de passagers à l'aéroport de Bruxelles-National, dont 1,5 million de passagers en transfert ou en transit, cette augmentation des taxes aéroportuaires pour des raisons de sécurité représente à elle seule, pour les plus ou moins 8 millions de passagers au départ, un montant de 8,4 millions d'euros, soit 339 millions d'anciens francs.

Ces fonds seront-ils exclusivement affectés à la sécurité?

Sachant qu'un agent de sécurité coûte maximum 75.000 euros par an à l'employeur, y compris tout le matériel associé (détecteurs de métaux, portiques de sécurité, uniformes, etc.), avec les 8,4 millions d'euros, on peut recruter 112 agents à temps-plein à 1.620 heures par an, soit un total de 181.440 heures de travail.

Compte tenu des heures de grosse fréquentation de l'aéroport, un service de sécurité renforcé se justifie au maximum 14 heures par jour pendant 280 jours par an, soit 3.920 heures.

Sur base d'un budget de 181.440 heures et de 3.920 heures de renforcement, on devrait avoir un renfort permanent moyen de 40 agents de sécurité, ce qui correspond à environ neuf nouvelles lignes de contrôle des passagers. Lors de mon dernier passage à l'aéroport, il n'y avait au maximum que cinq lignes de contrôle ouvertes.

Où sont donc les nouvelles lignes de contrôle et comment justifie-t-on une augmentation aussi importante de la taxe?

Pouvez-vous me confirmer l'affectation réelle de cette taxe de sécurité et m'expliquer les calculs exacts opérés par le gestionnaire aéroportuaire?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Nagy, l'augmentation de la redevance de 1,05 euro n'est pas due uniquement à l'augmentation de la redevance de sûreté. L'augmentation de cette dernière s'élève à 0,65 euro. Le solde de 0,40 euro est en fait l'adaptation à l'index de la redevance totale

pour les passagers ("passenger tax").

L'augmentation de la redevance de sûreté est nécessaire pour couvrir les investissements et les coûts de personnel supplémentaire dus à l'amélioration des mesures de sûreté dont l'instauration d'une zone stérile. Cette dernière est imposée par le règlement 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil.

Suite à une inspection de la Commission européenne en juillet 2005, des mesures de sûreté additionnelles ont été prises. Le programme en vue d'améliorer la sûreté est donc déjà en exécution depuis lors. En revanche, les redevances pour les passagers ne seront augmentées qu'à partir du 1^{er} avril 2007.

Cela signifie que les investissements et les coûts opérationnels, surtout le coût du personnel pour la période de septembre 2005 à mars 2011 (67 mois), doivent être récupérés au cours de la période d'avril 2007 à mars 2011 (48 mois), ce qui entraîne une redevance par passager plus élevée.

À la suite de ce programme, le nombre d'agents Securair a été augmenté d'environ 100 unités à temps plein en 2006. Ceci correspond à une augmentation du nombre d'agents de quatre, cinq à six par ligne de contrôle, voire sept agents en heure de pointe. En plus, le nombre de lignes de contrôle a été porté en 2006 de sept à neuf dans le terminal A. Il sera de dix en 2010.

Dans le terminal B, le nombre de lignes de contrôle est passé de six à neuf en 2006, voire à dix en 2008. Étant donné qu'il faut prévoir une équipe de sûreté par ligne de contrôle, vous comprendrez aisément que l'augmentation du nombre d'agents Securair n'est pas exagérée.

De plus, la "Brussels Airport Company" a, elle aussi, engagé du personnel de sûreté supplémentaire: 14 unités à temps plein. Le nombre de lignes de contrôle ouvertes est adapté de façon flexible au nombre de passagers et donc efficace du point de vue du coût du personnel Securair.

02.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour ses réponses. Cependant, je constate que le maximum de lignes à certains moments est toujours de l'ordre de cinq. Je ne qualifierais pas, comme le ministre, de raisonnable l'augmentation du nombre d'agents. J'espère qu'il ne s'agit pas d'une manière de rendre cet aéroport extrêmement cher au bénéfice de son exploitant privé!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- **M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "la décision du tribunal des référés" (n° 14139)**

- **Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "les astreintes en cas de non-respect des normes de bruit bruxelloises" (n° 14148)**

- **Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les astreintes imposées lorsque les avions dépassent les normes de bruit" (n° 14167)**

03 Samengevoegde vragen van

- **de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de beslissing van de rechtbank in kort geding" (nr. 14139)**

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "de dwangsommen bij het niet-naleven van de Brusselse geluidsnormen" (nr. 14148)**

- **mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de dwangsommen die worden opgelegd wanneer vliegtuigen de geluidsnormen overschrijden" (nr. 14167)**

03.01 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le juge des référés du tribunal de première instance de Bruxelles vient d'autoriser, le 8 février, l'association Bruxelles Air Libre à réclamer à l'État une astreinte de 5.000 euros par infraction au droit bruxellois sur les nuisances sonores autour de l'aéroport national, si cette infraction ne cesse pas dans les trois mois de la signification de la décision.

Cela signifierait qu'à partir du 9 mai, l'association Bruxelles Air Libre pourra exiger des astreintes et, d'après mes sources, elle compte effectivement utiliser ce droit.

J'ai également lu dans la presse que vous aviez été en appel de cette décision de justice. Je suppose que

l'appel est suspensif; vous me le confirmerez. Cela dit, monsieur le ministre, cette décision de justice témoigne, une fois de plus, à la fois de l'acuité du dossier et de l'imbroglio de plus en plus complexe dans lequel il est en train de s'enfoncer.

Selon divers articles, le nombre de plaintes aurait doublé de 2005 à 2006; pour cette année, plus de 50.000 plaintes auraient déjà été déposées durant ces deux premiers mois. Voilà qui laisse augurer également d'une augmentation des plaintes par rapport à 2006.

Le jugement intervenu le 8 février a laissé trois mois à l'État pour poursuivre des négociations et tâcher de trouver une solution avec les Régions flamande et bruxelloise.

J'aimerais donc d'abord savoir si des contacts se sont poursuivis entre l'État fédéral et l'une ou l'autre Région. Où en est-on en ce qui concerne l'élaboration d'un accord de coopération qui, si je ne me trompe, sera un jour nécessaire pour s'en sortir?

Deuxièmement, l'association Bruxelles Air Libre prétend que les infractions ne concerneraient que 5% des vols et seraient essentiellement le fait de transports de fret et de charters, entre 6 heures et 7 heures du matin, et qu'une extension de la notion de nuit de 6 heures à 7 heures du matin pourrait être une solution du problème. J'ignore si c'est la réalité, mais j'aimerais obtenir votre avis sur le sujet.

Enfin, plus fondamentalement, quel est aujourd'hui le schéma de décollage des pistes? Pour être plus précis, quelle est aujourd'hui l'intensité de l'utilisation des pistes, surtout par rapport à ce qui était à un moment donné l'application du plan Anciaux?

J'ai l'impression qu'à la suite des diverses décisions de justice, vous avez dû faire marche arrière sur une série d'aspects de ce plan Anciaux. Il serait donc intéressant de savoir de combien l'on s'est aujourd'hui éloigné de ce fameux plan Anciaux pour se rapprocher à nouveau de la situation prévalant avant que Mme Durant n'ait la malencontreuse idée d'ouvrir la boîte de Pandore.

Voilà ce que je voudrais savoir. Si vous ne pouvez pas livrer de chiffres précis aujourd'hui, vous pourriez peut-être les communiquer par écrit à la commission.

Enfin, le Conseil d'État avait arrêté il y a quelques mois qu'il était interdit d'utiliser la piste 20 de manière préférentielle pour les décollages le samedi. Dans quelle mesure a-t-on respecté cet arrêt et s'il ne l'a pas été, pourquoi? Contre un arrêt de ce genre, si je suis bien informé, il n'existe pas de recours. Qu'en a-t-on fait? De même, en mars 2005, une décision de justice a interdit les atterrissages sur la piste 02. Là aussi, j'aimerais savoir quelles suites lui ont été données.

En relisant les auditions des pilotes devant la commission, réalisées à ma demande d'ailleurs, je constate que les pilotes continuent à se plaindre de l'utilisation croisée à certains moments. Bien évidemment, l'utilisation croisée des pistes augmente sensiblement les risques. Un enfant de six ans pourrait le comprendre.

Mes trois questions principales sont les suivantes. Où en est-on par rapport au plan Anciaux et à la situation d'avant 1999? Quelles suites a-t-on données à cet arrêt du Conseil d'État interdisant l'utilisation préférentielle de la piste 20 pour les décollages le samedi? Quelles suites a-t-on réservées à la décision de justice de mars 2005 interdisant les atterrissages sur la piste 02?

Si on veut que les citoyens respectent un tant soit peu l'État de droit, il faut absolument que l'État respecte les décisions de justice, sous réserve de recours en appel. Si des recours sont suspensifs, cela donne une bouffée d'oxygène à l'État pour qu'il se mette d'accord avec les différents protagonistes.

Deux dernières questions. Où en est-on avec le fameux cadastre du bruit que la Région bruxelloise notamment réclame à cor et à cri et dont on ne voit rien venir? Je ne sais même plus qui doit le réaliser: est-ce la Région ou l'État? Les ministres du gouvernement régional n'arrivent pas à se mettre d'accord. Où en est la demande formulée par la Région bruxelloise concernant la constitution d'un organe indépendant de contrôle des déplacements aériens autour de l'aéroport?

Monsieur le ministre, je n'en dirai pas plus pour ne pas couper l'herbe sous le pied des intervenants suivants. Par courtoisie, je ne voudrais pas ôter les mots de la bouche de Mme Lalieux ou de Mme Nagy.

03.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je remercie M. de Donnea. Je n'aurai pas grand-chose à ajouter à ses propos.

Le tribunal de première instance a rendu une nouvelle décision permettant aux riverains et aux citoyens membres de Bruxelles Air Libre de faire lever des astreintes si, dans trois mois, il n'y a pas une amélioration substantielle de la situation. On connaissait ce type de jugement puisque la Région bruxelloise avait obtenu exactement la même décision. Néanmoins, dans sa volonté politique d'aboutir à une solution négociée avec le fédéral, elle n'avait jamais exigé ces astreintes et n'avait jamais demandé l'application de ces sanctions financières.

Aujourd'hui, ce sont des riverains qui, excédés par l'immobilisme du dossier, ont obtenu la même décision. Les mêmes éléments étaient ciblés. Il est donc logique que les juges aient rendu le même jugement. Cette fois, l'État fédéral est dans une position délicate car ce n'est plus un pouvoir politique qui va décider de lever ou non les astreintes mais des citoyens qui pourront demander l'exécution de ce jugement.

Tout comme mon collègue, je voudrais savoir si le gouvernement a interjeté appel de cette décision. Dans l'affirmative, cet appel est-il suspensif?

Cette décision va-t-elle avoir pour conséquence la reprise des négociations en vue d'obtenir un accord de coopération?

Pour le reste, je me joins à la série de questions précises sur le suivi d'une série d'arrêts rendus par plusieurs cours et tribunaux belges.

Aujourd'hui, la situation est floue. Il est important de savoir si on s'est éloigné du plan Anciaux qui était contesté de toutes parts.

03.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, comme mes deux collègues, j'ai la volonté d'interroger le ministre sur les suites réservées à l'important arrêt du tribunal de Bruxelles de ce 8 février, qui accorde la possibilité à Bruxelles Air Libre de demander la levée d'astreintes lors du dépassement des normes de bruit en Région bruxelloise.

Deux éléments sont importants. Premièrement, une fois de plus, par un nouveau jugement, les normes de bruit sont confirmées, ce qui avait déjà été le cas des jugements précédents. Deuxièmement, jamais un plan n'aura été autant contesté et aussi perdant devant les tribunaux que le plan de dispersion de MM. Anciaux et Landuyt. C'est un record dans les annales de la Belgique! C'est plutôt remarquable!

Le ministre compte-t-il aller en appel? Ce faisant, quel est son objectif? Cet appel est-il suspensif, tout en sachant que, ce qui lui est demandé, c'est de faire une proposition, dans le cadre de ses compétences, pour un plan de vol qui tienne compte de l'ensemble des questions posées au niveau des aéroports, à savoir la sécurité, la densité, la possibilité d'exploitation de cet aéroport et la santé des riverains? Ma question est de savoir si le ministre confirme sa volonté d'aller en appel.

Quand pouvons-nous espérer une prise de responsabilités du gouvernement fédéral pour une proposition qui tienne compte de cet ensemble impressionnant de décisions de justice contestant le plan de dispersion Anciaux-Landuyt? Confirme-t-il les chiffres de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE), qui mentionne que seuls 5% des vols sont concernés par le dépassement des normes? En effet, dans le cadre de vos déclarations, monsieur le ministre, vous avez toujours agité l'épouvantail selon lequel ces normes étaient incompatibles avec l'exploitation de l'aéroport, chaque fois que les tribunaux donnaient raison sur le fond à la Région bruxelloise pour confirmer sa capacité à établir des normes de bruit.

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, suite à la décision du juge du tribunal de première instance, à partir du 9 mai 2007, la Région de Bruxelles-Capitale ne sera plus la seule à pouvoir réclamer des astreintes. À partir de cette date, l'ASBL Bruxelles Air Libre sera également en droit de constater des infractions et de réclamer des astreintes.

Suite à ce jugement, si un citoyen effectue la même démarche à titre individuel, il aura toutes les chances d'obtenir le même genre de décision.

Cependant, il ne faut pas oublier l'arrêt du 20 mars 2006 suivant lequel la dispersion entre le Noordrand, l'Oostrand et les autres régions doit être égale. Il y a également l'arrêt du 17 mars 2005 qui interdit d'atterrir préférentiellement sur la piste 02 comme le prévoit le plan Anciaux. Ces arrêts doivent être respectés. Si l'État belge ne les respectait pas, des astreintes pourraient lui être imposées.

Ladite décision et les autres arrêts précités démontrent que seule une solution négociée entre les deux Régions impliquées peut constituer une solution. Ces négociations avec les Régions doivent aboutir à une solution équilibrée tandis que l'application des arrêts ne mènerait qu'à des solutions extrêmes: d'une part, l'État belge serait forcé, sous peine d'astreintes, de respecter de manière absolue les normes de bruit et donc d'interdire le survol de Bruxelles et, d'autre part, l'État belge serait interdit, sous peine d'astreintes, de faire atterrir sur la piste 02, qui est pourtant la configuration de vol évitant le plus le survol de Bruxelles. Finalement, l'État belge serait forcé, sous peine d'astreintes, de disperser de manière égale, ce au regard des cours et tribunaux bruxellois.

Il est clair que la voie légale n'aboutira pas à une solution stable. Il est également clair que les Régions doivent se dépêcher de négocier afin d'éviter d'alourdir les législations et, finalement, d'aboutir à des décisions d'astreintes.

Cela dit, le gouvernement fédéral a décidé de faire appel afin que la concertation puisse se poursuivre. En effet, le fédéral veut éviter de prendre position en la matière car, je le répète, il souhaite que la concertation entre la Région flamande et la Région bruxelloise reste possible.

Cet appel est-il suspensif? Non, absolument pas.

Ce jugement va-t-il permettre le retour à une certaine bonne volonté? Je l'espère.

En tout cas, je demande depuis des années où sont commises les véritables infractions. On parle de 5% d'infractions mais on ne donne pas d'informations officielles. La seule chose que l'on sait est que l'on passe toujours quelque part au-dessus de Bruxelles si on décolle de l'aéroport de Bruxelles-National.

Peut-on encore parler d'un plan de dispersion Anciaux? Je n'ai pas les éléments en ma possession pour répondre à cette question. Tout ce que je peux vous dire, c'est que les seules décisions que j'ai prises sont intervenues à la suite de décisions de justice. Chaque fois qu'une décision est rendue, on essaie de la respecter et d'éviter de contredire une autre décision rendue.

03.05 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, premièrement, je suis catastrophé de voir le degré d'impuissance du ministre responsable de ce dossier. Il dit lui-même qu'il essaie de respecter les décisions de justice rendues mais comme elles vont parfois en sens contraire, leur respect ne peut accoucher que d'un chameau à cinq pattes.

Deuxièmement, le ministre dit qu'il n'y a pas de solution si les Régions ne s'entendent pas mais apparemment, celles-ci ne bougent pas. On a vraiment l'impression de tourner en rond. Non seulement un problème d'entente se pose entre la Région flamande et la Région bruxelloise mais un problème se pose aussi entre les ministres flamands et francophones au sein même du gouvernement de la Région bruxelloise. Il y a donc un jeu d'opposition et un jeu de tensions croisées qui donnent l'impression que le problème est totalement englué.

Monsieur le ministre, je crains que vous ne deviez payer des astreintes le 9 mars.

Il faut bien sûr voir qui constate les infractions et comment. En effet, il peut y avoir différents types d'infractions: un avion qui ne respecte pas une route imposée par les contrôleurs aériens, un autre qui ne respecte pas les altitudes imposées ou encore un avion qui dépasse les normes de bruit.

Il est évident que quel que soit le type d'infraction que l'on vise – et ici, la décision vise apparemment uniquement les infractions en termes de bruit –, il faut qu'une autorité assermentée constate l'infraction sur base de données objectives.

Or, y a-t-il actuellement un réseau de sonomètres suffisamment dense que pour permettre à une autorité assermentée, par exemple des agents de l'IBGE, des agents de l'institut flamand de protection de l'environnement ou d'autres agents qui pourraient être désignés par le gouvernement, de constater, de façon

opposable à un tribunal, des infractions? Car, logiquement, s'il y a infraction, l'organisme bruxellois ou flamand qui constate l'infraction doit transmettre un procès-verbal au parquet. Si le parquet poursuit, la compagnie aérienne peut se défendre en première instance et introduire des recours en appel, etc. Mais tant que la compagnie aérienne n'a pas été condamnée par un tribunal, on peut s'interroger sur la valeur des PV d'infraction.

Je crois vraiment qu'il s'agit ici d'un dossier catastrophique, qui provoque des nuisances extrêmes à un certain nombre de riverains; dossier qui est parfaitement englué, c'est la situation kafkaïenne par essence: le hanneton qui est retombé sur le dos et qui ne sait plus comment se remettre sur ses pattes. Je vous conseille la lecture de "La Métamorphose" de Kafka; c'est fort intéressant. "Die Verwandlung" en allemand; je l'ai lu en allemand à l'époque où j'étudiais cette langue. Et M. Landuyt est vraiment dans la situation du hanneton de Kafka qui est tombé sur le dos. Ce n'est pas de sa faute, quelqu'un – M. Anciaux en l'occurrence - l'a bousculé; il est sur le dos et il ne sait pas comment se redresser.

Je constate que la situation est engluée, que vous êtes impuissant au sens juridique du terme, au niveau de vos compétences s'entend. Quelle sera la question maintenant? Bruxelles Air Libre va évidemment dire qu'il y a eu infraction, mais il ne s'agit pas d'un organisme composé d'agents assermentés.

03.06 Karine Lalieux (PS): Il pourra faire acter les infractions!

03.07 François-Xavier de Donnea (MR): Par qui? Pour acter les infractions, il faut que l'on se base sur des mesures de bruit. Quel est le réseau de mesure de son existant? Quels sont les appareils, éventuellement portables, et qui en dispose, pour constater les infractions?

Car si on ne peut pas établir de façon claire et précise qu'il y a infraction, les demandes de paiement d'astreintes de Bruxelles Air Libre reposeront sur du sable mouvant.

03.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, quand on vous entend, on a une impression d'impuissance dans le sens juridique du terme. Je ne voudrais pas qu'on fasse retomber toutes les responsabilités sur les Régions. Les négociations se sont toujours déroulées à trois, Région bruxelloise, Région flamande, État fédéral. Ce n'est pas parce que les Régions ne s'entendent pas qu'il ne peut y avoir d'accord sur les vols de nuit. J'aimerais que le fédéral continue à jouer son rôle et qu'il s'abstienne de renvoyer la patate chaude aux Régions, en particulier à la Région bruxelloise.

L'arrêt est là. On est englué et je ne vois pas comment on pourrait s'en sortir en période électorale. En attendant, il y a des nuisances pour les riverains. Ce qu'il faudrait faire, c'est dresser le cadastre du bruit, qui est de la compétence des Régions. Peut-être pourrait-on alors offrir une réponse légale aux situations dénoncées par le tribunal de première instance. Pour ce point-là, on peut renvoyer la responsabilité aux Régions et leur recommander de réaliser le cadastre du bruit.

Pour le reste, je constate comme vous que le dossier est complètement englué.

03.09 Marie Nagy (ECOLO): Je suis aussi catastrophée que M. de Donnea. On ne peut pas dire que Mme Durant porte toute la responsabilité de la situation actuelle. Il faut rappeler qu'elle portait en tant que ministre fédérale la responsabilité de déterminer les plans de vol. Vingt jours ou un mois avant les dernières élections législatives, le gouvernement fédéral procédait à l'adaptation du plan et des routes pour l'exploitation de Bruxelles-National. On ne peut pas en même temps dédouaner le ministre actuel car depuis qu'il est en fonction, il attend, il renvoie à la responsabilité des Régions alors qu'il avait à gérer le plan de dispersion des vols accepté par le gouvernement en début de législature, mis en place par son prédécesseur, M. Anciaux, dont l'ambition était surtout de concentrer les vols sur la tête d'une partie de la population.

Aujourd'hui, malgré toutes les décisions de justice en faveur d'une condamnation de ce plan, il considère que la situation s'est engluée. J'estime qu'il conviendrait de reconnaître une responsabilité politique. Pour ma part, cette compétence reste encore, jusqu'à un éventuel changement, une attribution du fédéral.

Par ailleurs, le ministre nous dit ne pas avoir connaissance de ces 5% d'infractions. Monsieur le ministre, cela signifie donc que, pendant tout ce temps, alors que vous contestiez les normes, que vous évoquiez l'arrêt de l'exploitation de Bruxelles-National à cause de ces normes, vous n'aviez pas connaissance du nombre d'infractions? Vous ne vous êtes jamais penché sur la question, vous n'avez pas cherché à obtenir l'information? Mais alors, sur quoi se basaient vos déclarations antérieures: sur rien? Sur une lubie du jour?

03.10 Renaat Landuyt, ministre: C'est Mme Huytebroeck qui dispose de cette information.

03.11 Marie Nagy (ECOLO): Et vous, vous ne l'avez pas?

03.12 Renaat Landuyt, ministre: Non.

03.13 Marie Nagy (ECOLO): Qu'est-ce qui vous permettait alors d'affirmer, à l'époque, qu'on devrait fermer Bruxelles-National?

03.14 Renaat Landuyt, ministre: Je ne peux pas forcer Mme Huytebroeck! Je ne puis que lui demander cette information.

03.15 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, vous émettez des affirmations sans base aucune.

03.16 Renaat Landuyt, ministre: J'affirme que Mme Huytebroeck a les informations. Si vous entretenez de bonnes relations avec elle, peut-être pouvez-vous lui écrire un mot.

03.17 Marie Nagy (ECOLO): Vous avancez donc des éléments qui ne se basent sur aucune information concrète et précise, comme on serait en droit de l'attendre de la part d'un ministre responsable de cette matière. Je prends bonne note que vos assertions n'ont aucune base.

03.18 Renaat Landuyt, ministre: Votre collègue Huytebroeck a toutes les informations, mais elle ne les donne pas.

Le **président**: Veuillez parler à tour de rôle: il s'agit d'un dialogue!

03.19 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, pour finir, puisque, très habilement, vous ne le signalez pas, je vous rappellerai que la décision du 20 mars 2006 demandant la dispersion des vols ne concerne pas l'ensemble des vols, mais uniquement les vols de nuit, alors que toutes les autres décisions concernent l'ensemble des dispositions de survol prévues par le plan Anciaux.

Ainsi, la condamnation du plan Anciaux-Landuyt de dispersion est explicite vu la quantité de décisions de justice. De plus, il existe une décision concernant l'exploitation des vols de nuit à partir de Zaventem. C'est important d'établir cette distinction, vu votre manière peu précise de distiller les informations, ce qui risque de nous tromper sur les conclusions à en tirer.

À mon avis, il est important de disposer d'une vision de ce dossier claire et proche des faits afin de pouvoir juger de la capacité ou non du gouvernement de décider en la matière.

Le **président**: Nous évoluons de Kafka à Jarry.

03.20 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, on pourrait y ajouter "En attendant Godot".

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het niet-naleven van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij elke vorm van neerslag" (nr. 14157)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de effectiviteit van het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (nr. 14303)

04 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le non-respect de l'interdiction pour les poids lourds de dépasser en cas de précipitations, quelles qu'elles soient" (n° 14157)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'efficacité de l'interdiction pour les poids lourds de dépasser en cas de précipitations" (n° 14303)

04.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds 1 februari 2007 is in België

tijdens elke vorm van neerslag een inhaalverbod van kracht voor elke vrachtwagen van meer dan 3,5 ton. Tijdens de eerste sneeuwval van het jaar, op 8 februari jongstleden, bleek onmiddellijk dat heel wat vrachtwagens de nieuwe wet aan hun laars laptten. Hoewel de regering startte met een uitvoerige campagne, blijken niet veel buitenlandse chauffeurs ervan op de hoogte te zijn, volgens de Vlaamse transportorganisatie SAV omdat er te weinig gecommuniceerd werd. Volgens SAV komt het verbod voor buitenlanders ongeloofwaardig over omdat nergens anders een dergelijk verbod bestaat.

Een ander probleem is dat de campagne die langs onze wegen loopt, in het Nederlands werd opgesteld, waardoor een groot deel van de buitenlanders geen flauw idee heeft waarover het gaat. Daar komt nog bij dat de tekening op de affiches zelf niet voldoende duidelijkheid biedt om dit taalprobleem eventueel op te lossen.

Mijnheer de minister, u reageerde op Belga door te stellen dat de politie meer controles zal moeten uitvoeren in tijden van neerslag, maar uit de eerste praktijktests blijkt dat de politie bij sneeuwval totaal geen tijd heeft om de nodige controles uit te voeren. Zij hebben op die momenten de handen vol met het regelen van het verkeer en met kleine ongevallen met blikshade.

Het stond niet in mijn vraag, maar recentelijk heeft een aantal mensen verklaard dat er in feite nog geen echt onderzoek is gedaan naar het effect van het inhaalverbod. Men vreest dan ook dat het inhaalverbod weinig of geen effect zal hebben.

Mijnheer de minister, bent u van plan de sensibilisering, vooral van buitenlandse chauffeurs, te verbeteren? Zo ja, op welke manier zult u dat doen? Welke maatregelen zult u nemen voor een betere en efficiëntere handhaving van het inhaalverbod bij neerslag? Overweegt u eventueel om een studie te bevelen naar het effect van het inhaalverbod voor vrachtwagens?

04.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van collega De Padt en wens ze aan te vullen met volgend punt.

Naar aanleiding van het niet-naleven van het inhaalverbod en de persartikels die ter zake zijn verschenen op de enige dag deze winter dat er sneeuw is gevallen, hebt u uw beklag gemaakt over de gewestministers die bevoegd zijn voor het bekendmaken van de informatie voor buitenlandse vrachtwagenbestuurders aan de landsgrenzen langs de wegen. De Vlaamse administratie heeft evenwel reeds in 2004 bij de FOD Mobiliteit en Vervoer de goedkeuring gevraagd voor een sensibiliserings- en informatiebord ter zake, dat langs de snelwegen kan worden opgesteld. Uw verwijt aan het Vlaams Gewest was blijkbaar niet terecht.

Mijnheer de minister, graag vernam ik waarom het antwoord van de FOD Mobiliteit en Vervoer op de vraag van de Vlaamse administratie van Openbare Werken van 23 januari 2004 nog steeds niet is gegeven.

04.03 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, eerst en vooral wil ik onderstrepen dat wat ik zelf in Het Nieuwsblad heb gelezen niet overeenstemt met wat ik gezegd heb aan de krant. Er is in deze materie geen enkel conflict tussen mijn collega, minister Peeters, en mijzelf.

Wat is er gebeurd? Sinds 1 februari 2007 is de wetgeving aangepast en werd het woord "regen" dat tot conflicten leidde, vervangen door het woord "neerslag".

Ik verklaar hier "urbi et orbi" dat ik het door minister Peeters voorgestelde bord een zeer goed voorstel vind. Het zou zeer interessant zijn dit soort borden aan de landsgrenzen te kunnen plaatsen zoals dat in andere landen het geval is.

Ik herhaal dat er op dit punt geen misverstand bestaat. Creëren van conflicten, vind ik een heel vervelende stijl van journalistiek. Dat is ook de reden waarom de andere pers daarop niet is ingegaan. Te moeten lezen in een krant dat ik een conflict heb met een collega vind ik zeer vervelend. Op journalistiek vlak is dit beneden alle peil.

Mijn administratie heeft mij uitgelegd dat zij die brief, die ik niet kende en die duidelijk van voor mijn tijd is, uiteindelijk niet heeft beantwoord omdat er voortdurend problemen waren omtrent de woorden "regen" en "neerslag". Het is correct dat er zich op politiek niveau een discussie heeft ontsponnen over de al dan niet handhaving van het verbod. In juni 2006 heeft de bijzondere Ministerraad beslist het verbod beter te specificeren. Dat is ook de reden waarom de federale politie thans controleacties uitvoert, uiteraard in

akkoord met de minister van Binnenlandse Zaken.

De controle van vrachtwagens in het algemeen en in het bijzonder omtrent het inhalen, zal nog worden opgedreven. Dat werd in alle plannen opgenomen. Dat is de methode van de federale overheid. De methode van sensibilisering is de voornoemde controle.

Er was een misverstand. Het ene bord sluit immers het andere niet uit. Er is nu ook een campagne van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, die erop is gericht om met een duidelijk beeld duidelijk te maken dat bij neerslag een inhaalverbod geldt. Dat is echter sensibilisering en heeft niets te maken met de plaatsing van verkeersborden door de wegbeheerder. De campagne is niet concurrentieel maar, integendeel, aanvullend bedoeld.

Het is de bedoeling om in die zin de controle en sensibilisering op te drijven. Uit de cijfers blijkt immers voortdurend dat wij zorgzaam moeten omgaan met de veiligheidssituatie, vooral op onze autowegen en wat betreft het gemengd vervoer, namelijk personenwagens en vrachtwagens.

04.04 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik heb aan het antwoord niets toe te voegen.

De **voorzitter**: De heer Van den Bergh wenst evenmin te repliceren.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de website www.autorijden.be" (nr. 14158)

05 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le site web www.autorijden.be" (n° 14158)

05.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 8 februari jongstleden lanceerde u een nieuwe website www.autorijden.be. Dat lijkt op zich niets speciaals, ware het niet dat deze site betalend is. Het idee achter dit nieuwe concept is dat jongeren die een theoretisch rijexamen moeten afleggen, op de site de nodige leerstof aangeboden krijgen. Zij kunnen daar ook testen afleggen die vergelijkbaar zijn met het theorie-examen. Het grote voordeel van deze nieuwe site is ook dat een soort van logboek wordt bijgehouden. Op die manier kan de leerling zien welke onderdelen hij minder onder de knie heeft en waar hij nog extra bijschaving kan gebruiken.

Wij hebben niets tegen deze vorm van zelfstudie. Wij hebben wel onze vragen bij de kosten die deze studievorm met zich meebrengen. De site is bovendien slechts voor een maand te gebruiken. Dat is ons inziens te beperkt. Het grote voordeel van de vroegere boekjes was dat jongeren ze konden kopen of huren in de bibliotheek en voor een lange periode gebruiken. Ook na het afleggen van een examen kon de toekomstige automobilist zijn kennis bijschaven en bij eventuele twijfel het boek raadplegen.

Met het systeem van 25 euro voor een maand toegang is dat niet meer mogelijk, tenzij men opnieuw betaalt. Het gebruik van sites om de theoretische rijexamens voor te bereiden is een goede zaak, omdat ze aan wijzigingen in de wetgeving kunnen worden aangepast. Daarom bestaat ook de site www.gratisrijbewijs.be al langer. Deze gratis site laat de studenten toe om de wetgeving te bestuderen en enkele vragen te beantwoorden. Het grote verschil met de andere site, naast het feit dat het gratis is, is dat hier geen logboek wordt bijgehouden.

Mijnheer de minister, waarom geeft u de voorkeur aan een betalende site, terwijl het gratis aanbieden van een aantal diensten al een tijdje ingang vindt, in plaats van de bestaande gratis site te steunen en eventueel verder uit te bouwen?

05.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, laat er in ieder geval geen misverstand over bestaan: ik ben voor gratis! Ik weet dat andere partijen dan mijn partij daar soms kritiek op hebben. Ik ben blij dat u die kritiek niet deelt.

Dit gezegd zijnde ben ik al aanwezig geweest op een drietal persconferenties voor een drietal websites. Meestal lenen wij onze functie voor een deel door aanwezigheid op dergelijke websites omdat wij alle initiatieven inzake rijopleiding – theoretisch en praktisch – wensen te stimuleren. Op dat vlak zijn er veel

mogelijkheden. Het is trouwens de concurrerende website van de rijsscholen die kritiek had op deze website. Die concurrerende website had ik een jaar geleden ook gepromoot, samen met de mensen die het mij nu kwalijk nemen dat ik de andere hielp promoten.

Ik ben alleen een klein beetje ontgoocheld in het feit dat een uitgeverij met een dergelijke faam ook nog in staat is om foutieve zaken af te leveren. Dit moet uiteraard worden vermeden.

Wat de formule betreft en de vraag of het goedkoper is om naar een rijsschool te gaan, aan de rijsschool te betalen en vervolgens gratis hun internet te gebruiken dan wel volledig autonoom te werken via internet met een virtuele leraar; is een open discussie. Voor de ene persoon is wellicht het ene beter en voor een andere persoon misschien het andere. Wij mij betreft, is alles goed wat de kennis van het rijden kan bevorderen.

05.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik heb de opmerking gekregen van een aantal jongeren. Zij zeiden mij dat zij daarvoor iedere maand 25 euro moeten betalen.

05.04 Minister Renaat Landuyt: Samen met de jongeren ben ik voor gratis.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het toezicht van de BMM op lozingen in zee" (nr. 14199)

06 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la surveillance par l'UGMM des rejets effectués en mer" (n° 14199)

06.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, dit onderwerp is dit weekend actueel geworden terwijl mijn vragen erover reeds dateren van december. Ik heb u toen een schriftelijke vraag gesteld naar aanleiding van uw beleidsnota waarin u zegt dat de BMM, de beheerseenheid van het mathematisch model van de Noordzee en het Schelde-estuarium werd opgericht om toezicht te houden. U hebt die schriftelijke vraag mooi in detail beantwoord. Daaruit bleek dat er de laatste 15 jaar 13 lozingen werden geregistreerd die zijn toegestaan. Het ging hierbij om niet-toxische plantaardige oliën. Hou u vast, verder waren er 611 overtredingen waarvan er 542 werden geïdentificeerd als minerale olieresten en 39 als substanties van chemische of onbekende oorsprong. Sinds de oprichting in 2002 heeft de BMM 193 lozingen vastgesteld die aan schepen kunnen worden toegeschreven. Er werden 31 bezwarende dossiers opgesteld. Twaalf ervan werden overgemaakt aan het parket en de overige 19 werden overgemaakt aan buitenlandse overheden.

Mijnheer de minister, er werden dus 31 processen-verbaal opgesteld op 611 opsporingen. Dat staat voor slechts 5% van de gevallen. Dat wil dus zeggen dat in 95% van de gevallen het schip dat de overtreding beging reeds ver weg was toen men de lozing kon identificeren. Positief aan de cijfers die mij werden gegeven is dat het aantal lozingen op zee de afgelopen jaren sterk is teruggelopen. Men ziet dus dat die sterkere controle heel duidelijk een preventief effect heeft. Slechts in negen gevallen van de niet-accidentele lozingen werd het schip geïdentificeerd dat ervan verdacht werd de lozing te hebben gedaan.

Mijnheer de minister, ik heb vandaag in de krant gelezen dat u hebt gezegd dat er meer blauw op zee moet komen. Als liberaal vind ik dat uiteraard zeer positief. Ik denk echter dat we meer moeten doen.

Mijn vraag is eigenlijk heel simpel. Welke maatregelen gaat u nemen opdat wij veel beter kunnen achterhalen wie de materialen in zee gedumpt heeft? Zo kunnen we veel meer processen-verbaal opstellen, beter optreden en de daders bestraffen. Ik kom heel graag van Limburg naar zee en ik vind dat onze zee veel te waardevol is om ze te laten vervuilen. Ik vraag u dus echt met aandrang welke acties u gaat ondernemen om te proberen veel meer dingen op te sporen.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag was mij ook iets niet duidelijk. U maakte een heel groot onderscheid tussen accidentele en niet-accidentele lozingen. Misschien kunt u een paar voorbeelden geven van zaken die onder die twee categorieën vallen. Dat was mij namelijk niet heel duidelijk.

06.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vautmans, wat uw eerste detailvraag betreft, wil ik de volgende opmerking formuleren: "liever blauw in zee dan op land". Ik maak een grapje.

Wij proberen al wat op de Noordzee gebeurt zoveel mogelijk te coördineren. Dat was ook de bedoeling van

de minister van de Noordzee. We kunnen de milieubevoegdheid die de minister van de Noordzee al had nu ook combineren met de bevoegdheid voor Mobiliteit, wat betreft de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de schepen en de scheepvaart. Dankzij de bevoegdheid voor Mobiliteit kunnen wij nog meer zorgen voor coördinatie.

Wij proberen alle diensten zoveel mogelijk te doen samenwerken. Dat zijn niet alleen de diensten die bijvoorbeeld vallen onder de bevoegdheid van minister Dewael, wat betreft de zeevaartpolitie, of van minister Verwilghen, wat betreft Wetenschapsbeleid, maar er is ook het aspect van wat de Vlaamse overheid doet op het land of op het strand.

Daarom is de werking van de kustwacht niet onbelangrijk. Alle diensten komen daar immers bijeen. Zodra een of ander punt van vervuiling wordt gesignaleerd, worden alle diensten ingelicht en kan iedereen nagaan wie volgens zijn specialiteit het best optreedt. Ook voor echte crisissituaties is er een volledig operationeel plan klaar.

Wij menen ervoor te moeten zorgen om, met de beschikbare middelen, de controles van de verschillende diensten zoveel mogelijk te spreiden in de tijd, om een zo groot mogelijk tijdsvlak te creëren waarin controles gebeuren.

Wat wellicht nog belangrijker is op het vlak van preventie, is het repressieve perfect te laten verlopen. Ik verklaar mij nader. Wij voeren momenteel gesprekken met de bevoegde referentieprocureurs, met name de procureurs van Veurne en Brugge, die gespecialiseerd zijn wat vervuiling op zee betreft. We hebben vastgesteld dat dit niet het geval is voor het parket van Antwerpen, maar er wordt nu ook met hen samengewerkt. Samen met de parketten van Antwerpen, Brugge en Veurne gaan wij na hoe wij de weinige vaststellingen die wij effectief kunnen doen, maximaal kunnen uitputten om tot veroordelingen te komen.

U weet dat wij hier, in de Kamer, de wetgeving hebben aangepast om nog repressiever te kunnen optreden.

Dus het antwoord op uw vraag is eigenlijk, denk ik, dat iedereen nu zeer alert is door met de beperkte mogelijkheden die zij hebben de controles uit te voeren. In goede afspraak worden de controles zo veel mogelijk gespreid over de verschillende uren van de dag en de maand. Daarnaast gaan we na hoe we de opvolging van het oorspronkelijke proces-verbaal voort kunnen uitputten via goede instructies vanuit de bevoegde parketten.

06.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, uit wat u zegt, begrijp ik dat er gewoon wordt voortgewerkt en dat er nu gecoördineerd wordt. Het punt is eigenlijk dat de vervuilingen wel worden vastgesteld, maar dat niet kan worden achterhaald van wie ze zijn.

Mijn vraag luidt zeer eenvoudig dat het toch mogelijk moet zijn om na te gaan wie daar voorbij is gevaren. De schepen moeten toch, zoals de vliegtuigen, vaarroutes aangeven. Onze zee is toch geen allegaartje? Ik begrijp niet dat maar in 5% van de gevallen achterhaald kan worden wie er geloosd heeft.

06.04 Minister Renaat Landuyt: Dat is ook een antwoord op uw vraag naar het incidentele of het accidentele. Het gaat erom dat men eigenlijk, bij momenten, zijn schip uitkuist. Dan komen er producten in zee die van alle schepen kunnen zijn. Dat is zoals uitlaatgassen: ze kunnen van alle auto's zijn, en het is zeer moeilijk te bewijzen welk uitlaatgas van welke auto afkomstig is. Datzelfde probleem doet zich voor met veel vlekken en materiaal op zee: we kunnen niet zomaar wijzen naar één schip, want het kan van alle schepen komen. Dat is een van de problemen, en het is een blijvend probleem.

Hoe lossen we dat probleem op? Welnu, door vlugger op de bal te spelen en door vlugger het product te controleren. Er worden stalen genomen en men kijkt heel vlug na welk product het kan zijn en men volgt dan de routes op.

Dat betekent ook dat er voor verder onderzoek instructies gegeven moeten worden door de procureurs. Daarom gebeurt dat overleg.

Daarbij komt dat wij door de nieuwe wetgeving meer dan één verantwoordelijke hebben aangeduid. Niet alleen de kapitein, maar ook de opdrachtgever in bepaalde gevallen, en de eigenaar. Daardoor kunnen we drie mensen aanspreken; dat is iets meer dan vroeger. We hebben dus de wettelijke mogelijkheden vergroot door een aanpassing van de wet.

Het was wel significant dat in de haven van Antwerpen, waar de meeste schepen naartoe varen of vandaan komen, het parket geen gespecialiseerde procureur heeft die zulke zaken opvolgt. Ik heb vastgesteld dat er in de parketten van Veurne en Brugge weliswaar een aangewezen procureur is, maar geen bijzondere code voor het meteen kunnen detecteren van de zaken die te maken hebben met vervuiling op zee. Er moeten dus nog wel een aantal stappen gezet worden en onderhandelingen plaatsvinden vooraleer dat belangrijk gevonden zal worden.

Het is net zoals met de politie op het terrein. We hebben de indruk dat de politie beter werkt, maar in het tweede niveau, de opvolging van het werk van de politie door de parketten, moeten we nog voort investeren, ook wat de Noordzee betreft.

06.05 Hilde Vautmans (VLD): (...).

06.06 Minister Renaat Landuyt: Zij werken in ieder geval mee en er is altijd een afgevaardigde aanwezig. Er is echter nog geen officiële aanstelling van een gespecialiseerde procureur, wat op zich een rare vaststelling is. Antwerpen is immers het belangrijkste parket. Veurne is veel kleiner. Brugge wordt weliswaar steeds belangrijker, maar Antwerpen blijft een belangrijk parket in deze materie.

06.07 Hilde Vautmans (VLD): Ik zal mij dus tot minister Onkelinx moeten richten om u in uw plannen te steunen.

Ik wens u alleszins heel veel succes. Ik hoop ook dat, wanneer wij in 2008 opnieuw de cijfers opvragen, het percentage, indien wij het kunnen achterhalen, behoorlijk is gestegen. Vijf procent is immers zeer laag.

06.08 Minister Renaat Landuyt: Wanneer u de cijfers bekijkt, merkt u ook een daling van het aantal vaststellingen. Het zou in de kleine wereld van het grootkapitaal kunnen dat signalen worden doorgegeven dat er meer dan vroeger wordt gecontroleerd. Daardoor worden de schepen niet meer in onze gebieden gekuist.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de bedreigingen voor de ontwikkeling van het internationaal spoor" (nr. 14263)

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les menaces qui pèsent sur le développement du rail international" (n° 14263)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, "de toekomstige generaties zullen ons niet bedanken omdat wij hebben verzuimd te investeren in een transportsysteem dat tien keer minder vervuילend is dan de luchtvaart".

Dit staat in een opiniebijdrage van Guillaume Pepy, directeur-generaal van de SNCF, in De Tijd van 20 februari 2007. Hij zegt dat wij aan de vooravond staan van een big bang in de sector. Tegen 2010 worden de internationale diensten in Europa voor concurrentie opengemaakt, terwijl verkeersopstoppen jaarlijks ongeveer 1% van het Europese nationaal product zullen kosten.

De heer Pepy zegt ook dat er een Europees reguleringssysteem voor het passagiersvervoer moet komen, omdat zonder een harmonisering van de gebruiksheffing, die wordt aangerekend voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, er geen sprake kan zijn van vrije mededinging en van een echte open toegang tot de markt.

Hij pleit ten aanzien van de spoorwegmaatschappijen tevens voor een eengemaakte managementstructuur, omdat eengemaakte bestuursstructuren de ondernemingen een strategische cohesie geven. Hij ziet ter zake heil in een grotere samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen. Ik citeer nogmaals: "Het potentieel voor het spoor ziet er beter uit dan ooit, maar we zijn niet klaar om de opportuniteiten ten volle te benutten". Verder zegt hij nog: "Wat hier op het spel staat, is de duurzame ontwikkeling van Europa".

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen die gebaseerd zijn op de bijdrage van de heer Pepy.

Ten eerste, in welke mate deelt u de bekommernissen van de directeur-generaal van de SNCF? Bent u van plan om een initiatief op Europees niveau te nemen, zoals het bespoedigen van de oprichting van een Europees reguleringssysteem?

Ten tweede, bent u van oordeel dat de huidige managementstructuur waarbij het personeelsbeleid en het beheer werden afgezonderd in een van die werkmaatschappijen Infrabel en NMBS losstaande vennootschap, de NMBS Holding, een goed functioneren van het spoorbeleid in ons land kan hypothekeren?

Ten derde, welke uitdagingen en bedreigingen, die een goede ontwikkeling van een Europees georiënteerd spoorbeleid zouden kunnen bemoeilijken, ziet u zelf op ons afkomen? In welke mate ziet u heil in een betere samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen? Welke rol kan de federale regering daarin spelen?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik deel in zekere mate de bezorgdheden van de heer Guillaume Pepy. In een liberaliseringscontext van een openbaar monopolie kan alleen een doeltreffend reguleringssysteem de voorwaarden voor een eerlijke concurrentie ten behoeve van de consumenten vastleggen. Daarom heb ik tijdens de Europese Transportraad van december 2005 voor een belangrijke rol voor de nationale economische regulator bij de spoorwegen gepleit.

Wat het aanstellen van een Europese regulator voor het internationaal personenvervoer betreft, moet men het monopolie van het wetgevend initiatief van de Europese Commissie indachtig zijn.

De Europese Commissie heeft geen duidelijk voorstel in die zin gedaan bij het verwezenlijken van de internationale liberalisering van het reizigerstransport in 2010. De commissie geeft er de voorkeur aan deze taak aan de nationale economische regulators toe te vertrouwen. De nationale regulators moeten samenwerken om de beslissingsprincipes te coördineren in de volledige Unie. Bovendien, als de tarieven niet overeenstemmen op Europees niveau moeten de vergoedingen voor het infrastructuurgebruik streng worden nageleefd en gelijk zijn aan de rechtstreeks aan de spoordienst toewijsbare kosten. Wanneer deze nageleefd zullen worden in alle lidstaten zullen deze botsen op veel problemen aangekaart door de heer Pepy. Er wordt echter niet uitgesloten dat het aanstellen van een Europese regulator later op de agenda zal komen te staan, zoals dit reeds het geval is in de telecomsector.

Deze vraag heeft betrekking op de bredere problematiek van de bevoegdheden van de Europese Unie en de subsidiariteit. In dat opzicht zouden de trans-Europese netwerken, die nu volledig deel uitmaken van het beleid van de Europese Unie, een communautaire reguleringsfunctie rechtvaardigen ten opzichte van het subsidiariteitsprincipe voor het internationale reizigerstransport.

Wat de investeringen in de hogesnelheidslijnen en de HST betreft, heeft de Belgische Staat een ambitieus investeringsbeleid ontwikkeld zoals de beheerscontracten aantonen tussen Infrabel en de NMBS, alsook het ondernemingsplan van de NMBS-groep, dat werd goedgekeurd door de voogdijoverheid.

Wat ten slotte de bijzondere vraag van de bevordering van milieubewuste vervoersmodi betreft, kan men herinneren aan de verschillende door de regering genomen maatregelen. Zo is er sprake van een toename van het aantal spoorreizigers, verbetering van de spoorverbindingen, het GEN, gratis woonwerkverkeer, enzovoort. Ik hoef u niet te zeggen onder wiens stimulans dit is gebeurd. Ik vestig eveneens uw aandacht op het feit dat momenteel vergaderingen plaatsvinden om een koninklijk besluit aan te nemen dat de vluchten van en naar de Belgische luchthavens verbiedt wanneer de afgelegde afstand kleiner is dan 150 kilometer. Vervolgens zal ik de Europese Commissie aanspreken opdat gelijkaardige acties zouden worden genomen op Europees vlak. Ik hoop dat u dit toejuicht.

De huidige structuur van de NMBS-groep garandeert de eenheid van personeelsstatuut en de eenheid van het sociaal overleg, en bevordert het goed functioneren van het spoorbeleid in ons land. De eenheid van het personeelsstatuut en de eenheid van het sociaal overleg laten inderdaad een sterke coherentie toe tussen het infrastructuurbeheer en het vervoer van de reizigers.

Deze coherentie wordt bevestigd door de gemaakte investeringen, de veiligheid en de beveiliging van de spoorweg.

Inzake uw derde vraag, de ontwikkeling van een Europees spoorwegbeleid is momenteel gaande.

Wat de samenwerking van de spoorwegondernemingen onderling betreft, moet men benadrukken dat de

liberalisering dikwijls leidt tot concentraties, fusies en aankopen of – in de luchtvaart – tot het sluiten van allianties. Bijgevolg is het begrijpelijk dat de spoorwegondernemingen overwegen om zo goed mogelijk samen te werken in een liberaliseringscontext van internationaal reizigersvervoer.

Wat de mogelijke rol van de federale regering betreft in een samenwerking tussen de spoorwegondernemingen, bestaat de mogelijkheid voor de betrokken lidstaten om verplichtingen van openbare dienst op internationale lijnen op te leggen. Gelukkig maar, zou ik zeggen.

07.03 Guido De Padt (VLD): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het wegenvignet" (nr. 14264)

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la vignette routière" (n° 14264)

08.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op het seminarie van het vijfjarige studie bureau Transport & Mobility in Leuven liet Michel Damar, voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, weten dat de vervoersector voor een enorme uitdaging staat.

Wij weten ondertussen dat het verkeer in ons land alsmaar toeneemt. In de toekomst zullen het aantal personenwagens en het goederenvervoer blijven stijgen, aldus de heer Damar.

De verdere ontwikkeling van de Belgische havens en luchthavens en de verdere positionering van ons land als logistiek centrum zullen de stijging van het goederenvervoer nog meer in de hand werken. Het lijkt volgens de heer Damar dan ook ontzettend moeilijk om de klimaatdoelstellingen te halen.

Europa verwacht namelijk dat ieder land tegen 2012 de uitstoot van CO₂ door personenwagens laat zakken. Uit de motoren zou nog 130 gram CO₂ mogen komen, terwijl de echte uitstoot door extramaatregelen tot 120 gram CO₂ moet worden gereduceerd.

Voor België zal het bereiken van voornoemde doelstelling extra moeilijk zijn, aangezien de uitstoot van broeikasgassen in het verkeer de voorbije 13 jaar met 30% steeg, waardoor wij ruim 6% boven het Europese gemiddelde zitten.

De heer Damar liet tijdens zijn uiteenzetting weten dat hij een groot voorstander is van het principe "de vervuiler betaalt". Daarbij moet er voor hem een verschuiving van vaste naar variabele kosten komen. Volgens hem is dat vandaag nog te weinig het geval.

In die zin is hij een tegenstander van het wegenvignet. Volgens de heer Damar zal het vignet weinig verbetering met zich brengen, zolang het vignet niet wordt gevarieerd naargelang het gebruik, het tijdstip en de milieukeurmerken. Het wegenvignet zet in zijn huidige vorm immers niet aan tot het kiezen van een beter vervoermiddel, voertuig of vertrekkur. Volgens de heer Damar kan een variabele wegentol of kilometerheffing functioneren op basis van gsm-signalen of van de gegevens van de Car Pass, de databank die sinds december 2006 de kilometerstanden van alle wagens bijhoudt.

Mijnheer de minister, aangezien de heer Damar niet het onbelangrijkste lid van uw administratie is, had ik graag uw mening over zijn uitspraken gekend.

Hebt u al overwogen te pleiten voor het variëren van het wegenvignet naargelang het gebruik, het tijdstip en de milieukeurmerken?

Indien u daarvoor zou hebben gepleit, werd al onderzocht op welke manier het voornoemde kan worden gerealiseerd?

Overweegt u in de toekomst nog andere maatregelen te treffen die ervoor kunnen zorgen dat wij de Europese doelstellingen in 2012 halen? Over welke maatregelen gaat het?

08.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega, ik kan moeilijk ontkennen dat wij in ons land, net zoals in andere landen, op het vlak van verkeer een probleem hebben inzake de Kyoto-normen.

Zelfs indien wij erin zouden slagen tegen 2012 de Europese uitstootnormen voor motoren te halen, zal dat, wegens het toegenomen verkeer bij gelijkblijvende, economische en reglementaire omstandigheden, niet volstaan. Wij moeten dus bijkomende maatregelen treffen, die de mobiliteit in een meer duurzame richting sturen.

Anderzijds, de Kyoto-doelstelling mag niet rechtstreeks op elke sector van toepassing worden gemaakt. Emissies in de industriesector verminderen, is nu eenmaal veel goedkoper dan in de transportsector.

Ik stel vast dat de lidstaten van de Europese Unie, waaronder België, zoveel emissierechten aan de industrie geven dat de prijs voor een emissierecht minder dan 1 euro is geworden.

Dit wil zeggen dat de kosten van de uitstoot van 1 ton CO₂ in de industrie minder dan 1 euro bedragen. Daartegenover staat dat de prijs van de accijnzen op brandstof voor personenwagens aan de pomp is omgerekend naar de prijs van een emissierecht van meer dan 250 euro per ton CO₂. Ik ben er zeker van dat de industrie nog heel wat CO₂-emissies kan verminderen voor die prijs. De private bestuurder doet zeker reeds zijn deel. Het is aan de professionele transportsector en aan de industrie om verdere inspanningen te leveren.

Het positieve onthaal van de diagnose van het woonwerkverkeer, die door mijn administratie werd gemaakt op grond van alle gegevens van alle bedrijven met meer dan 100 werknemers, toont alvast aan dat ondernemingen die met mobiliteit begaan zijn ook resultaten boeken. In de ondernemingen die reeds een mobiliteitsbeleid voeren wordt er een model shift van woonwerkverplaatsingen naar meer duurzame vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en de fiets vastgesteld. Toch toont deze diagnose ook aan dat nog veel te veel bedrijven en instellingen geen enkele mobiliteitspolitiek voeren. Als parenthesis, het volgende. 73% van de mensen gaat met de wagen naar het werk en terug.

Ik kom aan het pleidooi om de prijs van het wegvignet te variëren. Ik schroom mij er een beetje voor om te veel uitspraken te doen over het wegvignet. De regionaal bevoegde ministers doen dit immers reeds voldoende. Ik heb wel kennis kunnen nemen van de wijze en doordachte woorden van de voorzitter van de FOD Mobiliteit, de voorzitter van mijn administratie dus. Hij heeft zijn academische vrijheid genomen om even op een rij te zetten wat volgens hem nuttige maatregelen zouden zijn.

Ik kom aan de maatregelen die wij inzake mobiliteit zouden kunnen nemen. Uiteraard, en zeker met de kennis van de heer Damar in huis, proberen wij daaraan zoveel mogelijk te doen. Ik wil u wel, maar liefst schriftelijk, een opsomming geven van alle maatregelen die op dat vlak reeds door deze federale regering zijn genomen.

08.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik zal deze documenten eens op mijn gemak lezen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de minister van Mobiliteit over "betonpompen" (nr. 14289)

09 Question de Mme Ingrid Meeus au ministre de la Mobilité sur "les pompes à béton" (n° 14289)

09.01 Ingrid Meeus (VLD): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over betonpompen en vooral over de interpretatie van de regelgeving in artikel 420 §4 van de programmawet, die nog heel wat onduidelijkheid laat bestaan.

Een betonpomp was vroeger een werfvoertuig dat geen nuttige last had. Het werktuig was ondeelbaar met zijn onderstel en kwam enkel op de openbare weg om zich van werf naar werf te verplaatsen.

De regelgeving laat nu nogal wat interpretaties toe, in die zin dat een betonpomp door sommige douanekantoren en rechtbanken nu geïnterpreteerd wordt als een vrachtwagen. Als een betonpomp een vrachtwagen is, moet ze zich dus met diesel verplaatsen in plaats van met rode diesel of gasolie zoals dat nu het geval is. Er is dan eveneens een eurovignet verschuldigd. Voor de bouwsector betekent het een zware financiële aderlating als men een betonpomp als vrachtwagen gaat catalogeren.

Mijnheer de minister, kunt u enige verduidelijking geven over de situatie van betonpompen in de wet zodat er geen misvattingen meer zijn? Worden betonpompen nu beschouwd als vrachtwagens of zijn het nog steeds

werfvoertuigen zoals dat in het verleden altijd het geval was?

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik vind deze vraag niet terug aan de agenda.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, het is zo dat deze vraag tijdig binnen was maar ons zeer laat bereikt heeft. Dat is niet de schuld van mevrouw Meeus...

09.03 Minister **Renaat Landuyt**: Dat zeg ik ook niet. Ik stel echter vast dat ik het antwoord niet bij me heb. Het gaat hier om een juridische interpretatie. Het antwoord was voorbereid maar ik heb het niet bij me. Er is iets mis gelopen, verontschuldig mij.

De **voorzitter**: Wat doen we in deze omstandigheden?

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het antwoord is klaar en kan schriftelijk worden bezorgd.

09.05 **Ingrid Meeus** (VLD): Zou het mogelijk zijn om het schriftelijk antwoord zo snel mogelijk te krijgen?

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: Men zal het u rechtstreeks sturen.

09.07 **Ingrid Meeus** (VLD): Goed, dat is voldoende.

09.08 Minister **Renaat Landuyt**: Mijn excuses.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "experimenten met ecocombi's" (nr. 14298)**

10 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les expériences concernant les éco-combis" (n° 14298)**

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, eco-combi's, supertrucks, monstertrucks, langere en/of zwaardere vrachtwagens zijn hier al eerder aan bod gekomen.

Bij de besprekingen van ongeveer twee jaar geleden verwees u telkens naar de experimenten die in Nederland werden uitgevoerd. Enige voorzichtigheid en terughoudendheid ten opzichte van deze grote vrachtwagens is uiteraard begrijpelijk. Zeker psychologisch komen deze gevaartes nogal bedreigend over, vooral voor de andere weggebruikers.

Als we de zaak echter bekijken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid moeten we vaststellen dat net in de landen waar de verkeersveiligheid hoog in het vaandel wordt gedragen - denk maar aan de Scandinavische landen zoals Zweden, en aan Nederland - men het verst gaat in het toelaten van experimenten met dergelijke vrachtwagens.

In de Scandinavische landen rijden bijvoorbeeld al vele jaren vrachtwagens tot 25,5 meter en met een hoogst toegelaten gewicht van 60 in plaats van 40 ton. De redenering is vrij eenvoudig. In plaats van drie vrachtwagens kan een gelijkaardige vracht worden vervoerd met twee vrachtwagens omdat de laadruimte stijgt van 100 naar 150 m³.

Uw verwijzingen naar de experimenten in Nederland destijds zetten ons ertoe aan die experimenten op te volgen. Er zijn daar al twee proefperiodes achter de rug. Een eerste proefperiode liep van begin 2001 tot juni 2003, waarna het experiment werd uitgebreid tot ongeveer 150 vrachtwagens in de periode augustus 2004 tot begin november 2006.

Bij beide experimenten werden vrij gunstige resultaten genoteerd voor deze vrachtwagens. Het brandstofverbruik vermindert, er zijn minder CO₂-emissies, er is een lagere filedruk en er zijn geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Dit zijn resultaten van twee ernstig uitgevoerde experimenten die wij toch niet zomaar naast ons kunnen neerleggen.

Omdat u altijd hebt gezegd dat u vol belangstelling keek naar de experimenten in Nederland zijn mijn vragen dan ook vrij evident. Hoe interpreteert u de resultaten van deze experimenten? Overweegt u om op basis van de Nederlandse resultaten ook in ons land te starten met dergelijke experimenten, natuurlijk op welbepaalde tracés binnen een beperkte periode?

Ik wil er toch even op wijzen dat bijvoorbeeld de haven van Rotterdam nu al uitgebreid gebruik kan maken van dergelijke vrachtwagens zodat dit een concurrentienadeel dreigt te worden voor onze havens, onze logistieke poorten.

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, wat betreft de woordkeuze, naar verluidt kan men ecocombi's ook megatrucks noemen, maar heeft men er waarschijnlijk een negatieve opvatting over. Als men ervoor is, moet men het ecocombi's noemen. Als men ertegen is, moet men het megatrucks noemen.

10.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): (...) zwaardere vrachtwagens. Dat is de benaming die men in Nederland hanteert.

10.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik kom tot mijn tweede punt. De LZV's, of de langere en zwaardere voertuigen, zijn vrachtautocombinaties die allerhande gevolgen kunnen hebben op het domein van de economie, de mobiliteit, de infrastructuur, het milieu en de veiligheid. Om ter zake een degelijk beleid uit te tekenen, wens ik, zoals overeengekomen tijdens de laatste vergadering van de Europese Ministerraad van Transport, eerst grondige studies uit te voeren met betrekking tot deze mogelijke gevolgen.

De diensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer doen verschillende onderzoeken en leggen contacten om een betere kennis te verwerven van de mogelijke impact van de LZV's. In dit kader zullen zij de volgende punten bestuderen: de wetgeving omtrent de afmetingen van vrachtwagens, de toestand van het wegtransport in ons land, de problematiek van de congestie, de ontwikkeling van het intermodaal of gecombineerd vervoer via stimulering van de binnenvaart, het treinvervoer of de LZV's, de verkeersveiligheid – snelheden, veiligheidsafstanden, de grootte van de dode hoek bij een lang en zwaar voertuig –, de emissies van dergelijke LZV's, de problematiek van de besparing inzake rij- en rusttijden en de economische en fiscale aspecten.

De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is uiteraard ook aandachtig voor de analyses die de gewestelijke overheidsdiensten zouden maken inzake de wegeninfrastructuur – rotondes en kruispunten, bruggen, enzovoort – en voor de studies of ervaringen in andere landen – zoals gezegd Nederland en/of Duitsland.

Er was ook een vraag van Vlaams collega Peeters om op een beperkt traject, zijnde de helft van onze autowegen, dergelijke experimenten toe te laten. Daarentoe hebben wij een zestal bijkomende vragen gesteld, om beter te kunnen antwoorden.

10.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik merk dat er tenminste al een grondig onderzoek gevoerd zal worden naar de mogelijke inzet. Is daar een timing voor of is dat sine die?

10.06 Minister **Renaat Landuyt**: Er is mij geen timing bekend, maar dat is ook niet de bedoeling. Gelet op het feit dat er een Vlaamse vraag is, willen wij dat wel goed bekijken om te zien of er voordelen zijn voor de haven van Zeebrugge of niet.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de sensibiliseringscampagnes voor motorfietzers" (nr. 14301)**

11 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les campagnes de sensibilisation pour les motocyclistes" (n° 14301)**

11.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de MAG, Motorcycle Action Group, de organisatie van de motorfietzers, beklaagt zich de jongste tijd nogal over een aantal elementen van het beleid. Wij hebben de klachten gehoord over de verdeling van de subsidiegelden van de Nationale

Loterij, waarbij zij het gevoel hebben dat zowat elke partner in het verkeersbeleid subsidies ontvangt, behalve zij als organisatie. Twee weken geleden hebben wij hier tijdens de hoorzitting de klachten gehoord over de eerste Staten-generaal. Bij de evaluatie daarvan heeft de MAG zijn beklag gedaan over de werking van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Nu hebben zij blijkbaar een conflict met het BIVV over de sensibiliseringscampagne ten gunste van motorfietsters.

Het BIVV heeft hun koudweg laten weten dat zij niet van plan zijn nog sensibiliseringscampagnes te voeren om de weggebruikers bewust te maken van de kwetsbaarheid van motorfietsters. Dat zit hen erg dwars, omdat zij het gevoel hebben dat de campagnes die de voorbije jaren wel gevoerd werden, wel degelijk effectief waren, terwijl het BIVV nu het tegendeel lijkt te beweren.

Vandaar dat ik u een aantal vragen zou willen voorschotelen, mijnheer de minister, die ik u ook schriftelijk heb overgezonden.

Wat is uw reactie op het gevoel dat bij de MAG sterk leeft dat zij niet ernstig worden genomen als partner in het verkeersveiligheidsbeleid?

Bent u of het BIVV nog van plan om sensibiliseringscampagnes te organiseren met betrekking tot de plaats van de motorfietsters in het verkeer?

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, ik ben onlangs nog op het verjaardagsfeestje van de MAG geweest. U was er niet. Zij waren heel tevreden over de goede samenwerking de afgelopen jaren, in het bijzonder over het feit dat de jongste twee jaren effectief specifieke campagnes werden gevoerd over de wederzijdse relatie – die zou moeten verbeteren – tussen de auto en de moto.

Het BIVV heeft mij ingelicht dat het zeker niet de bedoeling is om geen sensibiliseringscampagne meer te voeren, maar er zou wel een discussie zijn over de timing van de verschillende campagnes. In ieder geval zal het nodig zijn om aan sensibilisering te doen omdat wij na een KB voor de fietsers, nu ook een KB hebben voor de motorfietsters, dat in werking treedt op 1 maart.

Daarin zijn enkele regels in het verkeer aangepast in het voordeel van de motorgebruiker. Op dat vlak denk ik dat wij dus wel nog enige diensten kunnen verlenen aan de MAG inzake de professionalisering als niet-gouvernementele organisatie.

Voor de rest moeten wij verder bezorgd zijn over het feit dat motorrijders effectief steeds met meer zijn, maar in het verkeer eigenlijk zwakke weggebruikers zijn.

11.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, dat is uiteraard een erg beknopt en bescheiden antwoord naar mijn aanvoelen.

Wij moeten de jongste jaren inderdaad vaststellen dat de groep van motorrijders alsmäär aangroeit. In de komende jaren kan dat aantal, met de groeiende files, volgens mij enkel maar meer aangroeien.

Ik vind uw antwoord dat er nog wel eens een campagne komt vrij vaag. Ik denk dat het net erg belangrijk is, zeker bij het begin van het motorseizoen, dat dit jaar, gelet op de temperaturen van de jongste weken, erg vroeg valt. Telkens weer moeten wij vaststellen dat er veel ongevallen gebeuren met motorfietsters. Dat zien we ook in de statistieken. De jongste jaren is er een gunstige trend, tot voor kort, aangaande de ongevalcijfers, behalve bij de vrachtwagens en bij de motorrijders. Ik denk dat specifieke acties voor die doelgroepen toch erg belangrijk zijn.

Ik denk ook dat in de eerste plaats een goed overleg met de organisaties van die weggebruikers erg belangrijk is, om samen te kunnen nagaan wat er kan gebeuren om de veiligheid van die weggebruikers te verhogen. Ik denk dat er dus nog extra werk en concretere engagementen nodig zijn om terug tot een betere relatie te komen tussen de motorfietsters en het beleid. Momenteel hebben de motorfietsters echt wel het gevoel dat zij niet ernstig worden genomen, vooral dan binnen die federale commissie voor de verkeersveiligheid.

11.04 Minister **Renaat Landuyt**: Gevoelens zijn belangrijk, maar er moet altijd eens worden nagedacht ook.

Ik denk dat wij de MAG moeten helpen bij de professionalisering van zijn acties, in het belang van een betere verkeersveiligheid.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De MAG is vragende partij in het raam van de verdeling van de subsidies van de Nationale Loterij.

11.06 Minister Renaat Landuyt: De MAG is toen bij mij geweest. Wij hebben uitgelegd hoe een project ingediend moest worden, maar uiteindelijk heeft de MAG geen project ingediend. Er is dus wel nood aan bijstand van de MAG. Ik ben een groot voorstander van de verdediging van motorgebruikers. Er is nood aan professionalisering van hun organisatie, wat ik ook gezegd heb op hun verjaardagsfeest.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid op de autosnelwegen" (nr. 14311)

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière sur les autoroutes" (n° 14311)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik kon mij vorige week niet inbeelden dat mijn vraag vandaag zo actueel zou zijn. Volgens de cijfers van de federale politie die hier twee weken geleden tijdens de hoorzitting naar voren werden gebracht, zijn we terechtgekomen in een situatie waarbij het aantal dodelijke slachtoffers op de autosnelwegen weer stijgt.

Bovendien heb ik ook cijfers gekregen van uw collega van Binnenlandse Zaken, Patrick Dewael, waaruit blijkt dat de handhavingsprestaties van de federale verkeerspolitie op de autosnelwegen met 13% gedaald zijn in vier jaar tijd. Dit komt neer op ongeveer 25.000 manuren minder, wat toch niet niets is. Als reden voor die feitelijk daling stelde minister Dewael dat de federale politie steeds meer interventies moet doen bij ongevallen op de autosnelwegen, wat natuurlijk een verhaal van de kip of het ei dreigt te worden.

Tijdens voornoemde hoorzitting stelde de vertegenwoordiger van de federale politie trouwens onomwonden dat we op een punt zijn gekomen waar er naar nieuwe mogelijkheden moet worden gezocht voor verkeershandhaving op de autosnelwegen. Zijn stelling ging zelfs zover dat er met de doelstelling 2010 in het achterhoofd dringend iets moet gebeuren om de positieve tendens die terug een negatieve tendens lijkt te worden opnieuw om te buigen. Het handavingsniveau zal terug op niveau moeten worden gebracht. Er komen bovendien telkens nieuwe regels bij die ook gecontroleerd moeten worden. Het heeft natuurlijk weinig nut om nieuwe regels uit te vaardigen als ze niet of onvoldoende gehandhaafd kunnen worden.

Vandaar een aantal vragen, mijnheer de minister.

Wat is uw evaluatie van de nieuwe cijfers met betrekking tot de verkeersveiligheid op de autosnelwegen en het groeiend aantal doden?

Is niet dringend opnieuw een grotere prioriteit noodzakelijk voor handhaving door de verkeerspolitie op de autosnelwegen? Moet er niet meer geïnvesteerd worden in automatische en onbemande handhaving, bijvoorbeeld met digitale camera's, trajectcontrole en andere technieken? Moet er met andere woorden niet geïnvesteerd worden in allerlei maatregelen die de handhaving kunnen vergemakkelijken waardoor er niet per se meer personeel nodig is maar het bestaande personeel misschien efficiënter kan worden ingezet?

Welke maatregelen stelt u als minister in het vooruitzicht om de stagnatie of zelfs de stijging van het aantal doden en gewonden op de autosnelwegen ongedaan te maken?

12.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, wat betreft de investeringen is het zo dat de federale wegpolitie verantwoordelijk voor de autowegen, maximaal inspeelt op de mogelijkheden die wij sinds een tweetal jaar hebben gecreëerd om hen ook als een soort zone te beschouwen waardoor zij kunnen steunen op het Verkeersveiligheidsfonds om steeds beter materiaal aan te kopen. Ik hoor dat zij in hun nieuwe aanvraag een helikopter willen aanschaffen om nog beter te kunnen controleren wat op de autoweg gebeurt. Er zal steeds meer materiaal worden gebruikt wat een strengere controle toelaat. Wellicht is het grootste probleem op de autoweg de vermenging vrachtwagens met personenwagens en anderzijds ook de snelheid.

Voor het overige is het uitkijken naar hun planning. In het kader van het Verkeersveiligheidsfonds moeten zij uiteraard bewijzen dat zij meer investeren in controles.

Wat de cijfers zelf betreft en de manier waarop deze in een Belga-bericht werden geïnterpreteerd, moet u toch oppassen. Wij zijn de analyses aan het maken voor het volledige jaar 2006 in voorbereiding op de verkeersveiligheidstweedaagse die er zit aan te komen. Ik durf nu nog niet te veel conclusies trekken uit de gegevens van november. Het is wel zo dat er een blijvende dalende trend is. In een Belga-bericht, dat deze morgen op de radio werd overgenomen, werd een en ander op een andere manier voorgesteld.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De federale verkeerspolitie heeft zelf een grafiek laten zien voor 2006, waaruit bleek dat er misschien niet meteen sprake is van een stijging, maar op zijn minst toch van een stagnatie.

12.04 Minister Renaat Landuyt: Dat is juist.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat is toch verontrustend om vast te stellen en dan vooral in het licht van de doelstellingen voor 2010.

12.06 Minister Renaat Landuyt: Ja en nee. Het is wel duidelijk waar de gevarezone ligt voor het verkeer. Dat komt omdat wij steeds actuelere cijfers hebben waardoor wij het steeds beter kunnen zien. Het is goed dat ook de politie ziet waar de problemen zitten om ze ook effectief te kunnen aanpakken. Op die manier kunnen wij de daling handhaven omdat wij veel meer zicht hebben op de punten waarop wij specifiek moeten inspelen. Wij komen uit een fase met een algemene maatregel, namelijk een verhoging van de boetes. Vervolgens hebben wij deze boetes logischer gemaakt. Nu zijn wij bezig met het verfijnen van de controles. Wij weten nu waar de pijnpunten zitten. Dit is te danken aan het feit dat wij sedert een paar maanden met de juiste cijfers van alle politiezones kunnen werken waardoor wij de gevarezones in het land gedetailleerd kunnen aanwijzen.

Meer daarover bij de evaluatie van de cijfers van het totale jaar 2006.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de informatiecampagne over de voorrang van rechts" (nr. 14312)

13 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la campagne d'information sur la priorité de droite" (n° 14312)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs nogmaals naar het eerste deel van de hoorzitting over de evaluatie van de Staten-generaal van 2002. Een veelvuldige klacht die daar werd gehoord, was dat vaak te weinig tijd en ruimte aan administratie- en of politie- en justitiediensten wordt gegund om de uitvoering van een nieuwe regel ook op het terrein zelf te kunnen voorbereiden. Wij denken dat diezelfde klacht ook door de bevolking en de weggebruikers in het algemeen kan worden geformuleerd.

Wij hebben bijvoorbeeld moeten vaststellen dat over de nieuwe reglementering met de fluovestjes nauwelijks of geen campagne is gevoerd. Het is hier en daar wel wat in de media aan bod gekomen. De campagne met betrekking tot de nieuwe reglementering op kinderzitjes werd gevoerd nadat de regel al een halve maand van kracht was. Hetzelfde zien wij met de aangepaste regelgeving op het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag. Daarover hadden wij het hier vandaag al eerder.

Nu komt er een nieuwe, vrij ingrijpende wijziging van het verkeersreglement op ons af. Op 1 maart is er de wijziging van de voorrang van rechts. Zelfs de Vlaamse regering heeft daarover destijds in haar advies gezegd dat dit een zeer grote wijziging van het verkeersgedrag met zich zal moeten meebrengen. Ik citeer wat in het advies staat: "Dientengevolge zou bij het bepalen van de datum van de inwerkingtreding in een overgangperiode moeten worden voorzien die voldoende lang is, zodat de federale en de regionale ministers van Mobiliteit in staat worden gesteld om de noodzakelijke begeleidende initiatieven, zoals sensibiliserings- en verkeersveiligheidscampagnes, te voeren".

Ik denk dat deze woorden in het advies van de Vlaamse regering vrij duidelijk waren. Dat is ook een logisch

advies. Elke nuchtere weggebruiker zal het toch zo aanvoelen dat het nodig is dat men zich voldoende bewust is van deze nieuwe regel.

Mijnheer de minister, wij zijn nu twee dagen voor de invoering van de nieuwe regel van voorrang van rechts. Komt er nog een informatiecampagne? Zo ja, wanneer? Waaruit zal die bestaan? Ik denk immers dat het absoluut noodzakelijk is om de weggebruikers daarvan voldoende bewust te maken.

13.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, inderdaad zullen de invoering van de regeling voor de fluovestjes en de veranderingen aan de regels voor kinderzitjes wellicht historisch de goedkoopste campagnes zijn geweest, maar wellicht zijn ze efficiënt, want het zijn twee regels die zeer goed gekend zijn bij het publiek zonder dat wij miljoenen hebben moeten uitgeven aan bureaus die daarvoor een tekening uitwerkten. Hoe is dat gebeurd? Door geregelde perscontacten daarover, en door het feit dat de pers in naam van het publiek, hun kopers, inderdaad geïnteresseerd bleek in die materies. Ik meen dat er geen enkele regel zo goed bekend is als die van de fluovestjes. Wij hebben geen enkele campagne moeten voeren. Anderen hebben het voor ons gedaan.

Wat de huidige campagne inzake de voorrang van rechts betreft, komt er morgen een algemene voorstelling van de campagnes die in voorbereiding zijn voor 1 maart. Maar de regel is wel eenvoudig: men kan nooit zijn voorrang van rechts verliezen. Men mag dus voorzichtig het kruispunt oprijden, even stoppen, en toch houdt men nog zijn voorrang van rechts. De oude stijl van het recht van de sterkste is op dat vlak dus voorbij. De boodschap aan iedereen zal zijn: neem uw tijd om uw voorrang te nemen.

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): U zegt dat die maatregel morgen wordt voorgesteld.

13.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik kan hier niet verder op ingaan. Dat zou niet correct zijn ten opzichte van de organisaties die instaan voor de campagnes die starten. Het BIVV, Touring, en iedereen die daar ook bij betrokken is, zal dat morgen willen aankondigen.

13.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Maar er komt dus effectief een campagne?

13.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, maar ik kan niet zeggen dat het op uw vraag is, want het was allemaal al gepland.

13.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De vraag is natuurlijk of die campagne eigenlijk niet ruim laat komt, of dat de invoeringsdatum niet te vroeg komt.

13.08 Minister **Renaat Landuyt**: U moet het eens testen. U moet eens de vraag stellen wie die regel kent. U moet de kwaliteit van campagnes niet afmeten aan het fluogehalte van de affiches die gebruikt worden voor die campagnes.

13.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Nee, maar u verwijst naar de reglementering voor fluovestjes en kinderzitjes, en dat die zeer goed bekend zijn. Ik meen dat dit ook vrij logisch is omdat daar een bepaald product aan vast hangt dat verkocht moet worden. Uiteraard gaan de mensen die dat verkopen verwijzen naar die regel: u bent verplicht een goed kinderzitje te hebben, of: u bent verplicht over een fluovestje te beschikken. Zij voeren dus automatisch campagne ten gunste van uw maatregelen. Dat hebben wij inzake de voorrang van rechts natuurlijk niet. Geen enkele verkoper heeft er baat bij daar campagne rond te gaan voeren, tenzij natuurlijk de automobilistenverenigingen en dergelijke.

Dat wordt een heel andere manier van campagnevoeren en van bewustmaking. Het valt ook niet te onderschatten. Mensen zijn jarenlang gewoon geweest te mogen doorrijden wanneer iemand gestopt is. Nu schakelt men dat zomaar op één, twee, drie om.

Ik ben zelf een grote voorstander van de maatregel. Wij hebben die destijds ook zelf voorgesteld. Ik vrees echter een beetje voor de komende weken. Ik vermoed dat er een aantal accidentjes zullen zijn. Dat zullen geen ernstige ongevallen zijn, alleen maar wat blikschade en dergelijke meer.

Ik hoop dat de goede, doorgedreven campagne, ik hoop dat ze overmorgen zal beginnen, er effectief zal komen, maar dat zullen wij morgen dan wel vernemen.

13.10 Minister **Renaat Landuyt**: De huidige voorrang-van-rechtsregel is mijns inziens de minst gekende regel. Hij komt immers alleen ter sprake bij ongevallen. Er is één sector die er een heel groot voordeel bij heeft om hem nog eens bekend te maken, namelijk de verzekeringssector.

Tal van ongevallen hebben te maken met misverstanden rond voorrang van rechts. Die misverstanden worden nu volledig weggeveegd vermits de regel nu aansluit bij het gezond verstand.

13.11 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Natuurlijk. Daarom heb ik dit wetsvoorstel ingediend.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.03 heures.