

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 2 JUNI 2008

Namiddag

---

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

du

LUNDI 2 JUIN 2008

Après-midi

---

La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Jean-Jacques Flahaux.  
De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

**01** Questions jointes de

- Mme Katrin Jadin à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la problématique des véhicules de secours flashés en service" (n° 4659)
- Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le respect du Code de la route par les ambulances et les véhicules des sapeurs-pompiers" (n° 5094)
- Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'agrégation des ambulances" (n° 5588)

**01** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eerste minister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de problematiek van de tijdens de dienst geflitste hulpverleningsvoertuigen" (nr. 4659)
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de naleving van het verkeersreglement door ziekenwagens en voertuigen van de brandweer" (nr. 5094)
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de erkenning van ambulancediensten" (nr. 5588)

**01.01** **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais profiter d'un fait d'actualité qui s'est produit en région liégeoise pour aborder avec vous la question des véhicules de secours qui reçoivent une contravention pour excès de vitesse, alors même qu'ils sont en service.

La situation peut paraître assez burlesque, étant donné qu'une ambulance se permet de dépasser les limitations de vitesse dans le but de sauver une vie et d'intervenir le plus rapidement possible auprès des personnes en danger. Dans un premier temps, nous pourrions donc penser que c'est à votre collègue de l'Intérieur, voire à la ministre de la Santé publique, que cette question devrait être posée. J'avais initialement agi de la sorte, mais ma question fut redirigée vers vous, dans la mesure où il me fut répondu que ce problème était lié aux dispositions du Code de la route.

Monsieur le secrétaire d'État, j'aurais souhaité savoir si une amende devait être maintenue à l'encontre d'une ambulance en service. L'argument avancé par la police locale est que seuls les gyrophares étaient allumés, tandis que la sirène était coupée. Cela me semble quelque peu mesquin, vu qu'il s'agissait d'un véhicule en mission d'urgence. L'ambulancier a expliqué que l'usage de la sirène n'était pas toujours utile et qu'il pouvait même parfois se révéler perturbant. Selon lui, le bruit est tellement assourdissant à l'intérieur du véhicule qu'il rend toute communication avec l'hôpital presque impossible. De plus, il constitue un facteur d'inquiétude important pour les malades ou les blessés transportés.

Dès lors, j'aurais bien voulu connaître votre avis sur la question et sur les pistes que vous envisagez pour que les amendes soient levées à l'avenir et pour que les poursuites soient arrêtées lorsque l'ambulancier peut prouver qu'il était en train de porter secours à un malade ou à un blessé.

Sachant qu'une intervention rapide peut sauver des vies, il me semble que ce problème peut tout aussi bien

relever de l'Intérieur, de la Santé publique que du Code de la route.

Je vous remercie par avance des réponses que vous voudrez bien m'apporter, monsieur le secrétaire d'État.

**01.02 Brigitte Wiaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il est vrai que je partage les mêmes préoccupations que ma collègue, notamment parce que plusieurs véhicules des services d'incendie de Bruxelles-Capitale auraient été verbalisés par divers services de police, soit pour excès de vitesse, soit pour avoir franchi un feu rouge sans marquer l'arrêt et auraient été flashés par des radars automatiques.

Il paraît que, dans le jargon utilisé par les pompiers, il y a le "premier départ héliport", qui se rend souvent en renfort pour tout incendie important dans Bruxelles. Ce convoi est composé de plusieurs véhicules: un véhicule de commandement qui ouvre la voie, l'autopompe, le camion à échelle puis l'ambulance. Auparavant, l'ambulance était en tête, mais vu les nombreux accidents survenus, il a été jugé plus judicieux de faire ouvrir la marche par la voiture de commandement.

S'il s'avère exact que la voiture de commandement marque un temps d'arrêt à chaque carrefour après avoir passé le feu rouge pour libérer la voie, il en résulte que le reste du convoi continue son chemin en toute confiance et suit la voiture de commandement en se fiant au fait que l'axe de circulation est dégagé, sans systématiquement marquer un arrêt à chaque carrefour.

C'est la raison pour laquelle divers procès-verbaux "automatiques" ont été transmis au corps des sapeurs-pompiers de Bruxelles pour non-respect du Code la route et franchissement d'un feu de circulation dans sa phase rouge. De plus, il semble que certains excès de vitesse aient également été constatés.

Monsieur le secrétaire d'État, le but premier d'un service de secours est justement de porter secours dans des délais très brefs. C'est vrai qu'il convient de respecter le Code la route, les limitations de vitesse, les feux, etc., mais l'impératif premier est néanmoins que les services de secours arrivent le plus vite possible sur les lieux de l'accident et il ne faudrait pas compromettre l'efficacité des ambulances ou des pompiers.

Le parquet de Bruxelles aurait poursuivi toutes ces informations, puisque rien ne permet de déterminer, au niveau de la DIV, s'il s'agit de véhicules d'intervention; ils sont répertoriés comme camion ou camionnette sans autres précisions et le parquet ne peut donc être informé que ces véhicules effectuent des missions de premier secours.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous poserai plusieurs questions.  
Pouvez préciser si toutes ces informations sont bien correctes?

Comptez-vous prendre des mesures afin que cette situation change, étant donné que la rapidité et l'efficacité des secours doivent être garanties partout?

Ne faudrait-il pas qu'il y ait une mention particulière dans les registres de la DIV sur le fait que tel ou tel véhicule effectue des missions de secours et qu'il est équipé de sirènes et de gyrophares?

Ma deuxième question porte sur l'agrégation des ambulances. Pour éviter toute confusion, les ambulances officielles qui servent aux secours portent les inscriptions "100" ou "sapeurs-pompiers" en grand pour les distinguer des autres ambulances qui servent au transfert de malades ou simplement au transport non urgent de personnes malades. Les prescriptions techniques du SPF Mobilité précisent que tout véhicule équipé pour transporter des personnes malades est qualifié d'ambulance, sans faire de distinction quant aux usages de ce véhicule.

On remarque une augmentation du nombre d'ambulances qui ne servent pas aux secours urgents mais qui utilisent des sirènes et des gyrophares pour gagner du temps. Cela risque de nuire au bon fonctionnement des ambulances qui servent réellement aux urgences.

M. le secrétaire d'État, ne pensez-vous pas qu'une distinction devrait être effectuée entre les ambulances de secours et les véhicules de transport de malades ou de personnes en traitement?

**01.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, chères collègues, j'aimerais tout d'abord préciser à Mme Wiaux que les procès-verbaux dont elle a parlé ont été dressés principalement sur la base

de l'article 37.4 du Code de la route, à savoir "franchissement d'un feu rouge sans avoir marqué l'arrêt" et non pas pour des excès de vitesse. En vertu de l'article 59.13 du Code de la route, les dispositions relatives au respect des limitations de vitesse ne sont pas applicables aux véhicules prioritaires qui effectuent une mission urgente.

L'article 37 du Code de la route qui régit la circulation des véhicules prioritaires dispose que lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire qui utilise l'avertisseur sonore spécial et les feux bleus clignotants, donc en mission urgente, ne peut franchir le feu rouge qu'après avoir marqué l'arrêt et à la condition qu'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers.

Je vous signale, madame Jadin, que le Code de la route prévoit expressément que les feux bleus clignotants et l'avertisseur sonore doivent être utilisés simultanément pour pouvoir outrepasser la limitation de vitesse. (...) Cette obligation doit être maintenue par mesure de sécurité vis-à-vis des autres usagers de la route.

J'estime nécessaire de maintenir les deux obligations, à savoir marquer l'arrêt au feu rouge et la signalisation spéciale en cas d'excès de vitesse, car le franchissement d'un feu rouge ainsi qu'une vitesse excessive ne sont pas dénués de tout risque dans des conditions de circulation normale et d'autant plus si la circulation urbaine est dense. En effet, la perception de la survenance d'un véhicule prioritaire n'est pas évidente en soi ni pour le conducteur, ni pour les motocyclistes, les cyclistes ou les piétons.

J'ajouterai que les procès-verbaux constatés par la police seront normalement examinés par les parquets, qui peuvent, le cas échéant, les classer sans suite.

En ce qui concerne la question relative aux radars automatiques évoquée par Mme Wiaux, le problème se situe plutôt au niveau de la compatibilité des appareils automatiques qui flashent au carrefour avec l'obligation pour les services d'urgence de franchir les feux rouges éventuellement à une vitesse excessive. Dans ce cas précis, la police et les parquets peuvent mener une politique adaptée aux circonstances dans lesquelles les services étaient amenés à opérer. Il existe d'ailleurs une circulaire du collège des procureurs généraux à ce sujet.

Pour ce qui est de l'immatriculation des véhicules de type ambulance ou véhicules d'incendie, la mention particulière suivante est apportée dans le répertoire de la DIV. Pour les véhicules de type ambulance: AZ ou SC.

Pour les véhicules d'incendie: BF. Cette nomenclature est également indiquée sur les certificats d'immatriculation de ces véhicules, pour autant que ceux-ci satisfassent aux conditions techniques qui leur sont imposées.

Lors de l'analyse des photographies prises par les radars et lors de la transmission au parquet des procès-verbaux, la police devrait pouvoir informer le parquet qu'il s'agit de véhicules d'intervention.

Mme Wiaux a également posé une question quant à l'agrégation des services d'ambulance. Je voudrais, tout d'abord, souligner que l'organisation du transport sanitaire qu'il soit urgent ou non relève de la compétence de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique. Je peux toutefois apporter certaines précisions sur le placement et l'utilisation de la signalisation réservée aux véhicules prioritaires.

Dans l'état actuel de la réglementation, tous les véhicules enregistrés à la DIV en tant qu'ambulances sont autorisés d'office à porter la signalisation prioritaire. Pour ce qui concerne le secteur de l'aide médicale, la liste reprend les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100 et les ambulances. Rien n'empêche d'équiper les véhicules immatriculés comme ambulances de la signalisation prioritaire.

Il revient notamment aux stations d'inspection automobile de vérifier si un véhicule est légitimement enregistré en tant qu'ambulance. Il s'agit du contrôle de la présence permanente de l'équipement classique d'une ambulance, en l'occurrence: un emplacement et des points d'ancrage pour une civière, des vitres latérales opaques et l'inscription ambulance.

Si l'on souhaite limiter le placement et l'utilisation de la signalisation prioritaire des ambulances de certaines catégories, une modification des articles 28 et 43 du Règlement technique des véhicules s'impose (arrêté royal du 15 mars 1968).

L'opportunité d'une limitation ou d'une modification doit, selon moi, être évaluée par les autorités compétentes pour l'organisation de la santé publique et du transport sanitaire, mais aussi par les différents acteurs concernés comme la Croix-Rouge.

Il faut également souligner que la présence d'une telle signalisation à bord de véhicules prioritaires comme les ambulances n'en autorise évidemment pas un usage abusif.

**01.04 Kattrin Jadin (MR):** Merci, monsieur le secrétaire d'État. J'ai bien entendu vos propos sur l'obligation et le maintien des gyrophares simultanément à la sirène. Je relèverai que vous avez également mentionné la circulaire en fonction des accords avec les différents parquets. Peut-être que mes informations sont inexactes ou que je n'ai pas assez approfondi l'examen de ce cas. Il semblerait que les amendes aient été maintenues en dépit de la circulaire que vous évoquiez. Je m'interroge à ce sujet. Je vous remercie pour les précisions que vous avez apportées.

**01.05 Brigitte Wiaux (cdH):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour les éléments de réponse que vous nous avez communiqués, même si certains s'avèrent très techniques au sujet des décisions adaptées de la police et des parquets. Pour ce qui est de l'agrément des ambulances, j'interrogerai aussi la ministre de la Santé.

**01.06 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Monsieur le président, je peux donner copie de cette circulaire du Collège des procureurs généraux près des cours d'appel. C'est peut-être utile dans votre documentation.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Le **président:** Les questions n° 4681 de Mme Lejeune, n° 4831 de M. Crucke et n° 4832 de Mme Almaci sont soit reportées, soit transformées en questions écrites. Nous passons donc directement à une double question jointe, la question n° 4851 de M. Crucke étant transformée en question écrite.

## **02 Questions jointes de**

- **M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "sa proposition de fixer à 0,2 pour mille le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 4839)**
- **M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le taux d'alcoolémie pour les jeunes conducteurs" (n° 4851)**
- **Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes" (n° 4914)**

## **02 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "zijn voorstel om het toegelaten alcoholgehalte voor jonge chauffeurs op 0,2 promille te leggen" (nr. 4839)**
- **de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het alcoholgehalte voor jonge chauffeurs" (nr. 4851)**
- **mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toegelaten alcoholgrens voor jongeren" (nr. 4914)**

**02.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question a été déposée le 23 avril 2008, mais nous n'avons pas eu l'occasion de nous voir depuis lors, en tout cas dans le cadre des questions orales. Je sais que vous avez déjà répondu à une question similaire de M. De Padt. Néanmoins, un mois et demi plus tard, cela m'intéresse de voir comment votre réflexion a évolué sur le sujet.

Vous annoncez, dans le courant du mois d'avril, votre intention, votre projet, de limiter à 0,2 pour mille le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs. Il s'agit sans doute d'une façon de lutter contre le taux de décès au volant des jeunes, notamment pendant les week-ends. Cette question nous préoccupe évidemment tous. C'est pourtant, à mes yeux, le type même d'annonce purement contre-productive et stigmatisant pour le public concerné, à moins que vous n'envisagiez d'élargir cette limitation à tous les conducteurs et de vous occuper également des autres substances qui peuvent obérer leur capacité de réaction au volant.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous me dire sur la base de quelle étude et en concertation avec quels acteurs vous avez élaboré cette proposition? Estimez-vous que cette proposition est compatible avec le principe d'égalité de tous les citoyens devant la loi et qu'elle est de nature à responsabiliser effectivement les jeunes conducteurs? En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, quelles autres mesures envisagez-vous pour améliorer la mobilité des jeunes et pour garantir leur sécurité? Il me semble que beaucoup de choses restent à faire en matière de transports en commun. Finalement, un mois et demi plus tard, où en est votre projet en la matière? A-t-il été abandonné ou suivez-vous toujours la ligne que vous décriviez à l'époque dans les médias?

**02.02 Ulla Werbrouck (LDD):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, recent kondigde u aan de toegelaten alcoholgrens voor jongeren die een voertuig besturen terug te willen brengen naar 0,2 promille. Daar is heel veel kritiek op gekomen en toen hebt u gesteld deze maatregel te zullen veranderen voor toepassing op alle onervaren chauffeurs, dus niet alleen voor de jongere chauffeurs. Dit werd ook voor een deel besproken in de toelichting bij uw beleidsnota, maar het blijft toch een raar gegeven om in de toekomst met twee diverse toegelaten alcoholgrenzen te werken. Vandaar mijn vraag en mijn bezorgdheid, wegens het volgens mij verkeerde signaal van deze aangekondigde maatregel.

Kunt u mij omschrijven welke ervaring een chauffeur nodig heeft om te mogen rijden met een promille van 0,5 in plaats van 0,2? Wat verstaat u onder ervaring?

**02.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw Werbrouck, mijnheer Gilkinet, ik wens op de eerste plaats twee zaken te benadrukken.

Ten eerste, het is nooit mijn bedoeling geweest om de mogelijke invoering van 0,2 promille te beperken tot de jonge bestuurders. Het gaat in feite over alle nieuwe bestuurders die een rijbewijs hebben dat nog niet ouder is dan twee jaar. Mevrouw Werbrouck, dat is dus duidelijk.

Zoals in de beleidsnota werd vermeld en zoals ik dit hier in deze commissie uitvoerig heb uiteengezet bij de bespreking van de beleidsnota, is het ook nooit mijn bedoeling geweest 0,2 promille zonder meer in te voeren. Het is eerder de bedoeling dat de mogelijke invoering van 0,2 promille wordt bestudeerd, samen met de problematiek van het rijden onder invloed van drugs en ook van geneesmiddelen. Men spreekt altijd over alcohol en drugs, maar er zijn ook de geneesmiddelen, waarvan de ongevalbetrokkenheid dikwijls wordt onderschat.

Ik stel nu vast dat er daarover een maatschappelijk debat is ontstaan waarbij iedereen aan bod kan komen en de pro en contra tegen mekaar kunnen worden afgewogen.

Ik verheer u niet dat dit debat ook wordt gevoed door het feit dat de transporteurs zelf hebben voorgesteld om zelfs de nultolerantie in te voeren voor het professioneel vervoer.

Ook in deze commissie zijn er nogal wat stemmen opgegaan om de 0,2 promille in te voeren voor iedereen.

Ik vrees dat wij niet buiten een aantal harde feiten kunnen wanneer wij het hebben over een lagere alcohollimiet voor nieuwe bestuurders. Uiteraard zijn er de aanbevelingen van de Europese Commissie, die weliswaar dateren van januari 2001, en van de European Transport Safety Council, ETSC, die allebei pleiten voor de 0,2 promille voor nieuwe bestuurders.

Ook de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid en de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hebben een dergelijke maatregel voorgesteld.

Er zijn ook ontelbare studies en onderzoeken die zo iets wetenschappelijk ondersteunen. De vraag is echter waarom men pleit voor de invoering ervan voor nieuwe, vooral jonge, bestuurders.

In de studies verwijst men vooral naar het gebrek aan rijervaring die de rijtaak bemoeilijkt. Door het gebrek aan rijervaring heeft de gewone toegestane alcoholpromillage, zoals de 0,5 promille voor de ervaren chauffeurs, een groter negatief effect op het rijgedrag.

Voor niet-ervaren bestuurders zou bijgevolg best een lagere alcohollimiet moeten gelden. Vanaf 0,2 promille is er al een licht effect dat voor niet-ervaren bestuurders evenwel veel groter is.

Ik heb het dan nog niet gehad over het fenomeen van het rijden onder invloed tijdens de weekendnachten en de daaraan verbonden risico's die meer van toepassing zijn op de jonge bestuurders gelet op het gebrek aan ervaring, de vermoeidheid, het feit dat ze 's nachts rijden, het minder goed anticiperen op verkeerssituaties, gaande zelfs - en we moeten dat niet verzwijgen - tot het bewust nemen van risico's.

Jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar zijn twee tot drie keer meer vertegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Als wij specifiek kijken naar de veroordeling voor het rijden onder invloed, zien wij dat ongeveer 21% van de veroordeelden tussen 18 en 24 jaar oud is, terwijl zij slechts 11% van de meerderjarige bevolking uitmaken.

Ik hoor ter zake nogal vaak de woorden stigmatisatie en discriminatie vallen. Er wordt zelfs verwezen naar het feit dat nieuwe bestuurders een driemaal zo dure verzekeringspremie moeten betalen en dat zij nu reeds harder worden aangepakt als zij een overtreding begaan in de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Ik zou bijna zeggen: een reden meer om daar attent op te zijn. Er is immers een geheel van objectieve vaststellingen en elementen voorhanden waardoor wij kunnen zeggen dat al degenen die zich in dezelfde situatie bevinden op dezelfde manier moeten worden behandeld. Dat is voor mij een toepassing van het gelijkheidsbeginsel en dat heeft niets met discriminatie of stigmatisering te maken.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'âge, il est clair que la fixation d'un âge légal n'a rien à voir avec l'âge physique auquel on serait à même de conduire. Il est par ailleurs évident qu'étant donné le manque d'expérience des nouveaux conducteurs, le seuil d'une alcoolémie dangereuse est plus vite atteint. Dès lors, un taux plus faible de 0,2 pour mille semble être requis.

Les solutions pour diminuer le nombre de victimes de la route parmi les jeunes ne peuvent jamais être unidimensionnelles.

Je crois aussi qu'une meilleure éducation et une meilleure formation à la conduite sont requises. J'ai d'ailleurs demandé à la Commission fédérale de la Sécurité routière d'évaluer et, par conséquent, d'améliorer la formation à la conduite. Un meilleur suivi des nouveaux conducteurs dans le cadre d'une période post-permis semble avoir donné de bons résultats à l'étranger.

**02.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, vous n'avez pas répondu à ma dernière question qui ne figurait pas dans ma note écrite. Où en est votre projet en la matière?

**02.05 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Pour le taux de 0,2 pour mille, le projet est toujours à l'examen. Je ne vous cache pas que je dois encore avoir des contacts avec le secteur professionnel.

Étant donné que vous suivez le dossier de très près, vous n'ignorez pas que le matériel que nous avons actuellement à notre disposition n'est pas homologué pour un taux de 0,2. Si l'on prend une décision pour rendre cette limite de 0,2 pour mille obligatoire, il faut que nous disposions du matériel adéquat homologué pour effectuer les constats qui s'imposent en la matière.

Cela fait donc un tout. D'une part, il y a la revendication du secteur professionnel, les fédérations, qui sont demandeuses et parlent même de la tolérance zéro et, d'autre part, les contrôles doivent pouvoir être réalisés avec les adaptations techniques nécessaires. Vous devez me laisser le temps nécessaire pour disposer des appareils homologués et adaptés en accord avec les personnes concernées.

**02.06 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour cette précision.

En attendant, cette annonce a suscité de l'émoi et de l'inquiétude. J'entends vos propos et comprends que vous n'avez pas voulu stigmatiser un certain public même si tel a été le résultat de votre annonce.

En matière de lutte contre l'alcoolémie au volant, on évitera les distinctions: l'effet de l'alcool n'est pas si corrélé que vous le dites à l'expérience.

En ce qui concerne plus spécifiquement les accidents de la route du week-end, qui vous inquiètent particulièrement parce que de trop nombreux jeunes en sont victimes, j'insisterai sur deux pistes de travail.

La première est la formation continue des jeunes conducteurs, dont vous avez parlé; il convient de leur offrir des possibilités d'améliorer leur technique au volant et la maîtrise de leur véhicule dans des conditions

parfois difficiles.

La seconde ne relève pas totalement de votre compétence et c'est dommage pour un secrétaire d'État à la Mobilité, mais il s'agirait d'améliorer l'offre des transports en commun les soirs et les week-ends. Voilà qui permettrait d'éviter les accidents du petit matin, qui nous inquiètent tous et qui alimentent trop souvent la presse écrite du lundi matin.

**02.07 Ulla Werbrouck (LDD):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben heel wat wijzer geworden. Niettemin heb ik nog een paar bedenkingen.

U spreekt nog altijd over de toegelaten grenzen van 2. Met de nultolerantie zal dat al bij 3 zijn. Het is moeilijk om op die manier te werken.

Ik hoor wel heel graag dat u een studie zult invoeren om het rijden onder invloed van drugs, medicamenten en de 0,2-grens te bekijken. Dat is een heel goed gegeven. Wij zullen de studie zeker opvolgen.

Wat de leeftijd betreft, nieuwe bestuurders moeten twee jaar hun rijbewijs hebben, vooraleer ze eventueel met 0,5 promille zouden mogen rijden. Iemand kan echter ook al twee jaar zijn rijbewijs hebben en slechts 500 km hebben gereden. Iemand die met de auto uit werken gaat, legt daarentegen op een jaar misschien 10.000 km af. Rijervaring opdoen gedurende twee jaar is goed, maar de ene heeft al wat vroeger de nodige rijervaring dan de andere. Op dat punt is er dus nog een grijze zone.

Wij zullen het dossier zeker opvolgen.

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

**03 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over de rotondes" (nr. 4915)**

**03 Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude sur les ronds-points" (n° 4915)**

**03.01 Ulla Werbrouck (LDD):** Mijnheer de staatssecretaris, het tijdschrift De Verkeersspecialist publiceerde op 1 april een studie waaruit bleek dat rotondes het wegverkeer veiliger maken voor zowat alle weggebruikers behalve voor de fietsers. In de wegcode staat een aantal bepalingen inzake het oprijden en verlaten van de rotonde, in artikel 19 inzake richtingverandering en vooral in artikel 12, 4bis waarin de fietser absolute voorrang krijgt. Deze verplicht te verlenen voorrang aan fietsers zal vermoedelijk een medeoorzaak vormen voor de hoge graad van verkeersongevallen met fietsers op de rotondes.

Wat zal de staatssecretaris doen om de gevolgen van de verplicht te verlenen voorrang aan fietsers door voertuigen die de rotonde verlaten of oprijden, nader te onderzoeken? Zal de staatssecretaris de bepalingen van de wegcode evalueren in het licht van deze knelpunten? Zal de staatssecretaris een initiatief nemen om de wegcode aan te passen, te verduidelijken of te wijzigen voor die specifieke situatie, met name het ogenblik waarop een motorvoertuig de rotonde oprijdt of verlaat en het fietspad dwarst?

**03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mevrouw Werbrouck, het is niet de eerste keer dat dit thema op de agenda van deze commissie staat. Ik meen mij te herinneren dat tijdens de vorige vergadering reeds een tweetal vragen over deze aangelegenheid werden gesteld.

Ik moet er in de eerste plaats op wijzen dat het element veiligheid van de fietsers op de rotondes een complexe aangelegenheid is. De wegbeheerders worden dikwijls voor een dilemma geplaatst. De ervaring geeft duidelijk aan dat rotondes veiliger zijn voor de automobilisten, maar minder veilig voor fietsers. Zoals ik tijdens de vorige vergadering ook al heb geantwoord, zijn de problemen op de rotondes niet te wijten aan de voorrangsregels zelf, maar veeleer aan een slechte toepassing van deze regels door de bestuurders, wat dan weer het gevolg kan zijn – ik ben daar voorzichtig in – van een slechte inrichting van het rond punt in kwestie.

De ongevalsfactoren waarbij fietsers betrokken zijn kunnen heel verschillend zijn en beperken zich niet tot

de vraag of de fietser al dan niet voorrang had. Men moet veeleer nagaan of de inrichting al dan niet aangepast was en of er eventueel een slechte leesbaarheid van het rond punt was ten aanzien van de weggebruikers.

Wij mogen overigens niet vergeten dat de Gewesten en de gemeenten bevoegd zijn voor de aanleg van de ronde punten. Ze moeten door hen ook bestudeerd en geëvalueerd worden. Ik meen dat u verwijst naar een studie van De Verkeersspecialist. Welnu, uit de studie waaraan u refereert, maar ook uit andere studies, blijkt dat de aanliggende gemarkeerde fietspaden die niet van het autoverkeer zijn afgescheiden met een duidelijke afscheiding, de meeste problemen geven, door het risico van de dode hoek bij vrachtwagens die rechts afslaan.

Ik moet erkennen en vaststellen dat de verkeersexperts afraden om dergelijke aanliggende fietsstroken aan te leggen bij ronde punten. Zij bevelen aan om de fietsers uit het verkeer van de rotondes te houden, wat enerzijds de zichtbaarheid ten goede komt en anderzijds de problemen op het vlak van de voorrangregeling vermindert.

Bij zeer intens fietsverkeer pleiten die specialisten overigens voor klassieke kruispunten met verkeerslichten. Uiteraard is ook ondertunneling eventueel mogelijk, maar zoals u weet is dat een zeer dure oplossing. Het is derhalve geen kwestie van een aanpassing van de voorrangregeling waarin het verkeersreglement voorziet, maar het gaat vooral en veeleer om de inrichting en de signalisatie van de ronde punten. Dat is een aangelegenheid van de wegbeheerders, meestal het Vlaams Gewest, de steden en de gemeenten.

*Voorzitter: François Bellot.*

*Président: François Bellot.*

**03.03 Ulla Werbrouck (LDD):** Ik dank u voor uw antwoord. Ik had al begrepen dat het een probleem van het Vlaams Gewest is, maar ik hoop toch, als u eens samenzit met uw collega's, u hen zult vragen om de nieuw aan te leggen rondpunten veiliger te maken voor de fietsers.

**03.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** (...) dat daarbij een fysieke afscheiding zou worden gemaakt. Dat creëert de minste kosten en geeft de beste waarborgen voor een betere situatie.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**04 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'implantation des sens uniques limités (SUL) dans les communes" (n° 5002)**

**04 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in de gemeenten" (nr. 5002)**

**04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Monsieur le président, j'ai demandé à pouvoir poser ma question maintenant car je dois partir en mission.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur l'implantation de sens uniques limités (SUL) pour les vélos dans les communes. L'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 prévoit la généralisation des sens uniques limités pour le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Cette mesure, qui s'inscrit dans un souci de protection des usagers les plus faibles et de promotion de l'usage du vélo, constitue une étape importante dans la constitution d'itinéraires cyclables sur les voiries communales wallonnes. La mise en œuvre des sens uniques limités est obligatoire sur l'ensemble des voiries de plus de trois mètres de largeur à sens unique et où la vitesse maximale autorisée est inférieure à 50 km/h. Des règlements complémentaires en matière de circulation routière doivent être pris en ce sens. Dans les autres cas, la mise en œuvre des sens uniques limités reste possible mais n'est pas obligatoire, notamment lorsque la chaussée a une largeur utile de moins de trois mètres ou lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h et que la chaussée a moins de trois mètres et demi de largeur.

Dans tous les cas, le sens unique limité peut ne pas être mis en œuvre si des raisons de sécurité l'imposent. Il doit devenir la règle et non l'exception, ou alors je n'ai pas compris ce qui est indiqué dans l'arrêté ministériel.



Le problème que je vis dans ma commune, mais qui existe peut-être ailleurs aussi, est qu'elle ne veut pas se soumettre à ce principe qui fait que ce soit la règle plutôt que l'exception. À Braine-l'Alleud, ma commune, le bourgmestre a érigé en question de principe le refus d'implantation des sens uniques limités. Il est extrêmement négatif sur le sujet et a indiqué qu'il ne voulait pas les mettre en œuvre.

Mon collègue Jean-Marc Nollet avait déjà posé une question sous la précédente législature et il lui avait été répondu que le Roi pourrait charger un commissaire spécial du gouvernement d'exécuter d'office les travaux nécessaires sur place. C'est une procédure lourde et inhabituelle qui est précédée de sommations.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous connaissance d'autres cas de non-application volontaire et systématique de l'arrêté ministériel concernant cette mise en place des SUL? Dans l'affirmative, pouvez-vous citer les communes concernées?

Pouvez-vous nous informer des possibilités de recours à l'encontre des communes qui refuseraient l'implantation de SUL?

Dans le cas de Braine-l'Alleud, est-il possible d'imaginer une sommation écrite à l'encontre du bourgmestre?

**04.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, chère collègue, je n'ai pas connaissance d'un autre cas similaire de non-application d'implantation de sens unique limité (SUL).

Il est vrai que certaines communes se montrent plus réticentes que d'autres à instaurer des SUL de manière systématique. Les bourgmestres évoquent alors des arguments liés à l'insécurité routière pour ne pas permettre aux cyclistes de rouler à contre-sens dans les rues à sens unique. En effet, certains critères peuvent être retenus pour décider de ne pas instaurer un SUL: la largeur de la chaussée disponible, la vitesse du trafic autorisé, la visibilité, l'intensité et la composition du trafic motorisé, le type de stationnement, la possibilité ou non de résoudre des conflits aux carrefours.

Cela dit, les associations de cyclistes confirment que la généralisation des SUL ne s'est pas passée sans problème, mais que la situation est en train de se normaliser. C'est surtout en Wallonie, madame, que l'on peut observer quelques résistances; les communes flamandes se sont rarement opposées à l'aménagement de SUL et, à Bruxelles, la situation s'est beaucoup améliorée grâce à l'aide apportée par les associations de cyclistes en vue de détecter les rues à aménager en SUL et grâce aux subsides octroyés par la Région.

L'article 19 de la loi relative à la police de la circulation routière évoque la possibilité pour le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions d'envoyer des avertissements écrits aux autorités communales chargées de l'établissement et de l'entretien de la signalisation. À défaut de réaction, la loi prévoit que le Roi peut décréter l'exécution d'office des travaux nécessaires par un commissaire spécial qu'il désigne. Il s'agit d'une procédure très lourde qui n'a jamais été mise en œuvre et qui n'est plus réellement d'actualité compte tenu de la perspective de régionalisation des compétences en matière d'approbation de règlements complémentaires. Depuis janvier 2008, l'autorité fédérale n'exerce en effet plus la tutelle sur les règlements complémentaires.

En ce qui concerne Braine-l'Alleud, la solution qui me semble la plus adéquate serait d'écrire à la Région wallonne pour signaler la situation afin que le service chargé de l'inspection (...) prenne les mesures qu'il jugera opportunes.

**04.03 Thérèse Sney et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je suis déçue (...) *(inaudible)*.

(...) possibilités qui peuvent être utilisées. Je les trouve tout à fait légitimes. Mais ici, on est aux prises avec une opposition de principe systématique qui prive les cyclistes à Braine-l'Alleud de l'accès aux gares et à d'autres lieux importants, comme les écoles, par des chemins plus courts.

On ne leur facilite pas les choses. On décourage plutôt l'utilisation du vélo dans ma commune. J'aurais aimé une prise de responsabilité ministérielle plus importante et ne pas être renvoyée d'une autorité à l'autre.

Je prends note que vous ne voulez pas de la procédure de sanction lourde. Ne pouvez-vous tout de même pas adresser une lettre à la commune de Braine-l'Alleud? Est-ce déjà hors de vos compétences aujourd'hui?

**04.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame, je vais voir ce que je peux faire mais ma mission est principalement d'établir toute la nouvelle réglementation qui doit être respectée. La surveillance des communes n'est pas de la responsabilité de l'État fédéral. C'est du ressort de la Région.

De toute façon, avant de prendre quelque mesure que ce soit, c'est à la Région que je dois m'adresser et pas directement au bourgmestre. Je n'ai aucune compétence ni aucune autorité à son égard sur l'application qu'il doit faire de la réglementation établie.

**04.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Je vous serai reconnaissante de me tenir au courant de vos démarches auprès de la Région wallonne.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**05 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le décollage de nuit d'un avion théoriquement interdit de vol de nuit pour le compte des forces armées belges" (n° 4875)**

**05 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nachtvlucht voor rekening van de Belgische krijgsmacht van een vliegtuig dat theoretisch 's nachts niet mag opstijgen" (nr. 4875)**

**05.01 David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nous avons reçu copie de nombreuses plaintes émanant de riverains de l'aéroport relatives au niveau de bruit particulièrement édifiant généré par le décollage de nuit d'un avion cargo militaire de type Antonov 124 sur la piste la plus courte et la moins bien équipée, la fameuse piste 20.

Le 5 avril à 1.20 heure du matin, le sonomètre officiel de l'administration communale de Wezembeek-Oppem, installé au bout de la piste 20, a enregistré le niveau de bruit de 101,23 décibels au décollage de cet Antonov 124.

Sur la base des premières informations recueillies par les riverains, il leur a été précisé que cet appareil, d'un poids total de 392 tonnes au décollage, avait un quota de bruit individuel de 86,1 mais que, comme il s'agissait d'un vol militaire, aucune autre information ne pouvait être communiquée par les autorités aéroportuaires dans le respect des règles de confidentialité d'usage dans le monde du transport aérien.

Devant un tel niveau de bruit inadmissible la nuit, alors que la limite individuelle est de 12,0 comme quota de nuit, il est logique de se poser plusieurs questions.

Monsieur le secrétaire d'État, pour le compte de qui volait cet avion, qui semble en fait avoir opéré pour le compte d'Antonov Design Bureau? Volait-il pour le compte des forces armées belges ou pour le compte de la société Antonov?

Pour quelles raisons a-t-on laissé décoller cet appareil, alors que son niveau de bruit lui interdisait logiquement d'opérer de nuit à Bruxelles-National? Pour quelles raisons est-il parti de la plus courte piste de décollage 20 au lieu d'utiliser la piste 25R?

Quelle était la mission réelle de cet avion? Ce vol était-il considéré comme civil, militaire ou humanitaire?

Ce type d'avion devrait-il encore être admis de jour comme de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National? Enfin, ce décollage a-t-il fait l'objet d'une inspection technique? Ce non-respect de l'interdiction de voler de nuit pour les Antonov 124 fait-il l'objet d'une enquête administrative et des sanctions sont-elles envisagées contre de telles infractions?

**05.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lavaux, je puis vous répondre très brièvement. Le vol que vous avez évoqué a été opéré par Antonov Design Bureau. Il s'agissait, en effet, d'un vol militaire qui, par conséquent, ne ressortit pas à mes compétences.

Cet avion n'est plus autorisé pour des vols civils entre 23.00 heures et 7.00 heures. Une interdiction des avions les plus bruyants durant la journée est également de mise, mais cette restriction n'est pas applicable aux vols militaires.

Quant au choix de la piste de décollage, je rappelle que seul le pilote est apte à savoir s'il peut décoller ou non, en fonction des performances de son appareil, de son chargement et des conditions locales. Il peut toujours demander l'autorisation de décoller d'une autre piste si la longueur de la piste lui semble insuffisante.

Pour le reste, je vous renvoie au ministre de la Défense.

**05.03 David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, je prends bonne note du fait que les avions militaires ne sont pas soumis aux mêmes règles que les avions civils. Pour les gens qui, à 1.00 heure du matin, doivent subir autant de décibels, cela ne fait aucune différence. Il convient de veiller à ce que ces lourds porteurs militaires décollent pendant la journée, et non en pleine nuit.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **06 Questions jointes de**

- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le suivi du transfert de DHL de Bruxelles vers Leipzig" (n° 4876)
- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien" (n° 5556)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le pseudo-accord concernant le dossier des nuisances sonores" (n° 5622)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la dispersion des nuisances sonores autour de Zaventem" (n° 5747)
- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation abusive de la piste 02 du 8 au 14 mai 2008" (n° 5305)
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les justifications de l'utilisation intensive de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5353)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5701)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux à l'aéroport de Zaventem en août" (n° 5397)
- M. François-Xavier de Donnea au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux prévus à la piste 25R cet été" (n° 5445)
- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la planification de travaux aéroportuaires à la piste 25R durant l'été 2008" (n° 5477)
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les travaux sur la piste de décollage 25R à l'aéroport de Bruxelles" (n° 5554)
- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accident d'avion à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5634)
- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation abusive de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National et ses conséquences dramatiques" (n° 5657)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5687)
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'accident d'avion survenu sur la piste 20 à Zaventem" (n° 5697)
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conséquences de l'accident du Boeing 747 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5704)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation de la piste 02/20 à l'aéroport de Bruxelles-National et ses conséquences catastrophiques" (n° 5718)

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de follow-up van het vertrek van DHL uit Brussel naar Leipzig" (nr. 4876)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuiglawaai" (nr. 5556)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het pseudo-akkoord betreffende het geluidshinderdossier" (nr. 5622)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

over "de spreiding van de lawaaihinder rond Zaventem" (nr. 5747)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het ongeoorloofde gebruik van baan 02 tussen 8 en 14 mei 2008" (nr. 5305)

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de rechtvaardiging voor het intensieve gebruik van baan 02/20 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 5353)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5701)

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voor augustus geplande werken op de luchthaven van Zaventem" (nr. 5397)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voor deze zomer geplande werken aan de start- en landingsbaan 25R" (nr. 5445)

- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geplande werken aan baan 25R van de luchthaven tijdens de zomer van 2008" (nr. 5477)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werken op de startbaan 25R op Brussels Airport" (nr. 5554)

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuigongeval op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 5634)

- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overmatig gebruik van piste 02/20 op de luchthaven Brussels Airport en de rampzalige gevolgen daarvan" (nr. 5657)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5687)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het vliegtuigongeval op baan 20 in Zaventem" (nr. 5697)

- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gevolgen van het ongeval met de Boeing 747 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 5704)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gebruik van baan 02/20 op de luchthaven Brussels Airport en de catastrofale gevolgen daarvan" (nr. 5718)

**06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, le vendredi 23 mai 2008, je vous adressais une question sur les nuisances occasionnées par les avions en procédure d'atterrissage vers la piste 02. Ce phénomène avait pris une grande ampleur depuis deux mois, particulièrement au-dessus du Brabant wallon, même si je sais que cela touche bien plus les communes de l'est de Bruxelles.

Les chiffres du service de médiation de l'aéroport fédéral font état de 2.918 atterrissages diurnes entre le 3 et le 19 mai et de 206 atterrissages nocturnes pour huit nuits de survol. Certains jours, ces mouvements durent jusqu'à 1.30 heure et parfois jusque 4.30 heures du matin. De plus, les avions volent très bas, j'en suis témoin, même à grande distance de l'aéroport.

En ce qui concerne la piste 02/20, je sais que le débat a partiellement déjà eu lieu lorsque vous êtes venu au Parlement à la suite du récent accident qui a eu lieu à Zaventem. Cette piste devient de plus en plus la norme alors qu'elle devrait être l'exception, vu sa faible longueur et le danger d'utilisation qui s'ensuit et qui a été dénoncé par certains pilotes. On a suffisamment discuté de l'accident du 25 mai; je sais que la question de la piste est controversée.

Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi utilise-t-on cette piste avec une telle intensité, dès que les vents sont au nord ou au nord-est, même quand ils ne sont pas forts?

Une raison objective autre que le plan de dispersion, tant contesté et si contestable, peut-elle amener à maintenir ces procédures de vol?

Qu'allez-vous faire pour remédier d'urgence au défaut de sécurité?

L'événement du 25 mai a changé la donne et un certain nombre de riverains nous interpellent en demandant qu'on respecte le principe de précaution dans la gestion des suites de l'accident survenu à l'avion cargo.

La piste ne doit pas être immédiatement remise en service pour tous les décollages sans disposer des résultats définitifs de l'enquête. Il est essentiel que cette piste 02/20 ne soit pas remise en service

obligatoirement sans que l'État belge n'ait obtenu toutes les garanties en matière de sécurité aérienne qui découleront de l'enquête. Voilà ce qui est demandé par les associations de riverains. Leur crainte est légitime et vous devez leur apporter une réponse et nous assurer que l'utilisation de la piste ne va pas reprendre dans des conditions qui ne garantissent pas une sécurité suffisante.

**06.02 Olivier Maingain (MR):** Monsieur le président, lorsque j'ai introduit ma question orale sur l'utilisation intensive de la piste 02/20, c'était avant l'accident survenu dernièrement. Dès lors, je la ferai quelque peu évoluer. Nous avons eu ce débat à la suite des exposés des experts. Je ne dois pas revenir sur les constatations. Contrairement à certains de ses prédécesseurs, M. Schouppe accepte de faire de la sécurité le premier des critères d'appréciation pour l'utilisation des pistes.

Première question: êtes-vous disposé à revoir les normes de vent arbitrairement fixées par mesures politiques pour amener une utilisation intensive et régulière de la piste 02/20 alors que les pistes 25R, 25L ou 07 pourraient être utilisées davantage, particulièrement le week-end?

Deuxièmement, êtes-vous d'accord que dans l'attente des conclusions de l'enquête sur l'accident survenu il y a une dizaine de jours, il y aura suspension de l'utilisation de la piste 02/20? Comme vous l'avez reconnu en commission la semaine dernière, les instruments au sol ne sont plus adaptés pour le décollage, même s'ils sont toujours utilisables pour les atterrissages. Néanmoins, il serait heureux et souhaitable de suspendre l'utilisation de la piste 02/20 dans l'attente des conclusions de l'enquête, sauf si des circonstances particulières justifient cette utilisation, autrement dit d'en revenir à l'usage des pistes avant le plan de dispersion.

**06.03 Clotilde Nyssens (cdH):** Monsieur le président, ma question n° 5477 prévue au point 9 de l'agenda n'a pas tout à fait le même objet. En revanche, ma question n° 5657 prévue au point 28 ressemble à s'y méprendre à celles qui viennent d'être posées.

**Le président:** Les services ont opéré une distinction – pour des raisons que j'ignore – entre les questions au point 9 et les questions au point 28, les premières portant davantage sur les mesures à prendre à l'avenir et les dernières étant plus directement liées à l'accident et aux événements de dimanche dernier.

**06.04 Clotilde Nyssens (cdH):** En résumé, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte essentiellement sur l'utilisation abusive de la piste 02/20, question déposée avant l'accident, comme mes collègues l'ont déjà dit. Je ne reprendrai pas ce qu'on vient d'entendre.

Je vais aborder immédiatement mes questions. La piste étant clairement trop courte, allez-vous dans l'immédiat tenir compte de l'accident, ne fût-ce qu'à titre conservatoire en attendant les résultats des enquêtes dont vous nous avez parlé?

Je constate que tous ces problèmes surgissent depuis que l'on a modifié les normes de vent; on n'en a jamais connu précédemment, pendant quasiment 30 ans, avec des normes de vent historiques. Vous élaborez un plan en la matière. Dès lors, à brève échéance, songez-vous, en ce qui concerne ces normes, à revenir à la situation antérieure? Comment allez-vous définir ces normes historiques ou nouvelles? Comment allez-vous appliquer une définition de la notion de "rafale de vent"? Nous vivons dans ces quartiers et tous les jours, lorsque nos concitoyens portent plainte et viennent nous interpellier, nous leur répondons par le critère des normes de vent, qui évidemment ne les convainc pas, puisque pendant des années, ces normes de vent étaient définies différemment.

Cette question reste d'actualité. J'en veux pour preuve une motion du conseil communal de Kraainem, adoptée à l'unanimité le 27 mai dernier. Il vous demande de rétablir les normes de vent historiques et de prendre des mesures afin de faire passer ces avions sur des zones "non aedificandi" et de ne pas surconcentrer, vu les normes actuelles, le passage des avions dans leur commune. Je ne reparlerai pas de l'accident, mais étant donné que vous travaillez d'arrache-pied sur un nouveau plan, pouvez-vous me préciser si le plan à venir modifiera ces normes de vent? Cette question, je l'avais déjà posée avant l'accident, lequel, sans revenir sur les causes et les effets, a eu le mérite de montrer que la piste 02/20 est clairement trop courte.

**06.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang):** Zo slaan we op de duur alles door elkaar. Een deel van deze vraag betreft eigenlijk ook een gedeelte van de onze. Wij vragen ook een spreiding en windnormen. Voor het gemak stel ik voor dat de staatssecretaris in zijn antwoord iets zegt over de lengte van baan 02/20 en dat

verhaal afmaakt. De aspecten van spreiding en windnormen en windrichtingen en dergelijke kan hij straks behandelen bij onze vraag. Anders, meen ik, wordt het een grote warboel.

**06.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik wil wel antwoorden op de vragen die onder punt 28 samengebracht zijn, maar dan moeten die vragen meteen gesteld worden. Ik ga niet eerst op deze vraag en dan op die. Ik ga er ook geen kakofonie van maken, dat begrijpt u wel.

Er zijn twee vragen, maar zij zijn ergens anders geagendeerd. Stelt men al die vragen tegelijkertijd, dan geef ik een samengesteld antwoord op die twee vragen.

Le **président**: Monsieur le secrétaire d'État, après discussion au sein des services de la Chambre, l'idée de rassembler la discussion en une seule question a été rejetée. Quant à moi, je me joins à votre raisonnement: je suggère que tout le monde pose ses questions, même si le sujet a été abordé la semaine dernière.

**06.07** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het punt 9/3 gaat over de geplande werken. Dat is toch een afzonderlijk geheel. Dat zou toch afzonderlijk moeten worden behandeld.

Le **président**: Je propose que toutes les questions relatives à l'aéroport, à la piste 02/20 et aux nuisances sonores soient posées. Tous les parlementaires présents auront donc l'occasion de poser leurs questions.

Donc je reviens au point 9/1 de l'agenda et je donne la parole à M. Laeremans.

**06.08** **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dit is de vraag onder agendapunt 9/1.

**06.09** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Welke nummer?

**06.10** **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Het is de vraag onder agendapunt 9/1. De heer Laeremans heeft ook een vraag geagendeerd onder punt 9/1.

**06.11** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het gaat om vraag nr. 5556.

**06.12** **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik moet toegeven dat mijn vraag al wat langer geleden is ingediend. Mijn vraag had niet direct met de vliegtuigcrash op zich te maken.

Ondertussen stel ik echter wel de commotie vast uit alle hoeken rond Brussel. Blijkbaar begint iedereen nu te merken wat vliegtuiglawaaï betekent, bijna tot in het verre Gooik en Galmaarden.

De aanleiding voor mijn vraag was de gestructureerde planning voor de situatie rond Zaventem die eerst door minister Letermé werd uitgewerkt en daarna door u werd overgenomen. Die planning zou ook opgevolgd en verder uitgewerkt worden.

Een van de eerste elementen van die planning – ik meen begrepen te hebben dat u daarover ook een akkoord had in het Kernkabinet – was ...

**06.13** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: (...)

**06.14** **Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Hebt u geen akkoord? Het heeft wel op de agenda van het Kernkabinet gestaan. Mijn vraag luidt wat het resultaat is van heel de planning van de spreiding van het vliegtuiglawaaï.

*(Het geluid van een gsm weerklinkt)*  
*(Une sonnerie de gsm retentit)*

Ik weet niet wat er mis is.

Mijnheer de staatssecretaris, er is dus een plan van uzelf, van minister Letermé voordien, waarin als doelstelling voorzien was om een aantal stille nachten te krijgen. De vraag rees toen of DHL en de andere vliegtuigmaatschappijen daarmee akkoord zouden gaan en we tot een stille nacht zouden geraken. Een aantal criteria werd vooropgesteld voor een spreiding in de vliegtuigroutes en het baangebruik.

Ook is toen voorzien om te zorgen voor het geluidskadaster en dergelijke.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn ingediende vraag was eigenlijk concreter.

U bent naar het Kernkabinet geweest. Onze vraag luidt wat het resultaat daarvan is. Wij hopen en verwachten namelijk dat er aan de spreiding van het vliegtuiglawaai effectief wat gedaan wordt.

Er moet, ons inziens, effectief maximaal gewerkt worden aan een gelijkheidsbeginsel. Bovendien moet rekening worden gehouden met wat u vroeger reeds hebt gezegd en wat u naar aanleiding van dit ongeval ook heeft gezegd.

De veiligheid is een van de eerste elementen. Ik was ook hoopvol toen ik u hoorde zeggen dat u ook overal gelijke windnormen wil gebruiken en dit binnen de internationaal vastgelegde veiligheidsmarges. U wil ook met gelijke windnormen werken. Een van de vragen die ook leeft als het gaat over baan- en routegebruik is dat men de kortste weg of de meest rechte weg gebruikt. Uiteraard speelt daarin ook de gelijkheid van de geluidsnormen mee. Mijn vraag is de volgende. Welke afspraken werden op het kernkabinet gemaakt? Zijn er ook richtingen waarbij men inzake geluidsnormen met Brussel op een lijn kan geraken? Ik denk dat dit een van de voornaamste elementen is om tot een oplossing te komen.

**06.15 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik ga het kort houden omdat het toeval wil dat ik hier tijdig weg moet omdat ik een vlucht moet nemen richting Rome in opdracht van de Kamer. Wij hebben af en toe allemaal wel eens de luchthaven nodig. Ik denk dat de meesten die hier zitten toch moeilijk tegen de luchthaven op zich kunnen zijn. De problemen zijn natuurlijk wat ze zijn. Wij zijn er al jaren mee bezig.

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt ondertussen gesprekken gehad met DHL over de inperking van de nachtvluchten, met name tijdens drie weekendnachten. Er werd ook resultaat geboekt inzake het type van vliegtuigen dat nog zou worden gebruikt. Ook omtrent de uren en meer bepaald vanaf wanneer er zou worden gevlogen, heeft u resultaat geboekt. Ik lees dat u de bedoeling hebt om uiteindelijk te komen tot een viertal stille nachten. Op die manier wilt u elke buurt in de omgeving van de luchthaven wat sparen.

Tegelijkertijd hebt u nogal eigenaardige uitspraken gedaan die heel veel commotie hebben teweeggebracht toen u plots zei dat de piloten moeilijk tegen de wind kunnen invliegen. U zat er toen even helemaal naast. Iedereen kan wel eens een lapsus begaan. Niettemin hebt u wel gezegd dat de wind in de toekomst belangrijker zou worden dan het spreidingsaspect. Dit doet toch wel wat wenkbrauwen fronsen. Tegelijkertijd hebt u gezegd dat de windnormen omwille van billijkheid gelijkgeschakeld worden.

Ik kom tot mijn vragen. Kan u de resultaten van de besprekingen met DHL meedelen?

Op welke wijze wenst u de geluidshinder beter te spreiden met het oog op die verschillende windrichtingen? Hoe wilt u er daadwerkelijk voor zorgen dat de mensen vier of misschien wel vijf stille nachten zouden hebben? Hoe zult u dat in de praktijk uitwerken, in overeenstemming met de beginselen uit het verleden, namelijk dat er toch een zekere billijkheid moet gelden?

**06.16 Clotilde Nyssens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, un communiqué émanant de l'exploitant aéroportuaire BAC annonce que la principale piste de décollage 25R sera fermée totalement pour cause de travaux du 4 au 22 août 2008.

Pourtant, d'importants travaux ont déjà été réalisés sur cette piste en 2004. Ces travaux avaient induit une concentration de tous les vols sur l'est de Bruxelles et l'Oostrand, par une utilisation intensive de la piste 02. Il est très étonnant que, quatre ans après, d'autres travaux soient prévus sur cette piste 25R.

En février 2008, les autorités aéroportuaires ont déclaré qu'aucune fermeture de piste n'était programmée pour cet été 2008 dans le cadre du percement du tunnel ferroviaire sous la piste 25R. De même, lors du forum aéroportuaire de Brussels Airport qui s'est tenu ce mercredi 14 mai 2008, cette information n'a pas été communiquée.

Pour les riverains de l'Oostrand, il est exclu que tout le trafic soit simplement transféré en août 2008 sur la piste 02 pour les atterrissages et sur la piste 07 droite pour les décollages ou sur la courte et très dangereuse piste 20 pour tous les décollages. Cela équivaldrait en effet à dévier tout le trafic uniquement

sur l'Oostrand.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous préciser si d'autres schémas d'utilisation de pistes seront mis en service, comme par exemple:

- les atterrissages 25 gauche et décollages vers le nord sur la piste 02, schéma utilisable et sans conflit, utilisé comme système anti-bruit en 1980;
- les atterrissages 20 et les décollages sur la piste 07 droite, schéma mis en service pendant les travaux de l'été 2004, et qui est actuellement utilisé trois nuits par semaine;
- les atterrissages et décollages sur la piste 25 gauche, schéma applicable pendant les heures creuses ou les nuits;
- les atterrissages et décollages sur la piste 07 droite, schéma applicable pendant les heures creuses et périodes de moindre trafic?

Pouvez-vous m'expliquer pour quelles raisons aucune information n'a été donnée à ce sujet lors du forum du 14 mai 2008? Pourquoi a-t-on déclaré en février 2008 qu'il n'y aurait pas de travaux réalisés en 2008? Pourquoi n'a-t-on diffusé aucune information à ce sujet? Pourquoi n'a-t-on organisé aucune concertation avec les bourgmestres et les riverains?

Enfin, pouvez-vous préciser comment, dans un souci d'objectivité et de répartition des nuisances, vous comptez faire pour qu'aucune utilisation exclusive des pistes 02 ou 20 ne soit programmée au cours de l'été 2008, afin d'éviter une concentration totale des survols sur l'Oostrand?

**06.17 Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben een beetje verwonderd over het nieuws dat enkele weken geleden bekend geraakte, dat er opnieuw werken zouden zijn aan baan 25R, ondanks de verklaringen in het verleden dat er daar dit jaar geen werken zouden gepland zijn. Men zal werken aan de bovenlaag en de bebakeningen van de start- en landingsbaan zouden worden vervangen. Ook worden voorbereidende werken uitgevoerd voor de bouw van een tunnel onder de baan.

Wij juichen de werken voor honderd procent toe, zeker als ze de verbetering van de luchthaven voor ogen hebben. Op dat vlak is het goed dat er van 4 tot 22 augustus een aantal werken wordt uitgevoerd. Wij hebben echter in ons achterhoofd wat er in 2004 is gebeurd, toen reeds heel wat grote werken aan baan 25R zijn uitgevoerd. U weet ook dat baan 25R de meest gebruikte en belangrijkste piste van de luchthaven is, met het gevolg dat in 2004 de oostrand eigenlijk alle verkeer te slikken kreeg.

Onze vraag is zeker geen Nimby-vraag, mijnheer de staatssecretaris. Dit is geen vraag van iemand die geen luchthavenlawaai wenst te horen. Ik heb het al herhaaldelijk in deze commissie gezegd. Ik ben geboren onder de landingsbaan 02, dus wij hebben altijd vliegtuigen zien landen en wij hebben dat, als kleine jongens, ook altijd leuk gevonden. Op dat vlak is er dus geen enkel probleem. Het probleem is dat wij op een bepaald ogenblik alle verkeer te verwerken krijgen en dat een relatief klein aantal gemeenten plotseling met alle trafiek boven zijn hoofd wordt geconfronteerd, zowel de stijgende als de landende vliegtuigen. Doordat zowel stijgende als landende vliegtuigen langs een en dezelfde rand passeren, zijn ook de hoogtes fundamenteel verschillend, waardoor de lawaaihinder exponentieel in plaats van gelijkmatig toeneemt. Dat is het grote drama dat zich vandaag afspeelt.

Wij hebben u ook gefeliciteerd met uw vernieuwd standpunt. U hebt de landing ingezet voor het einde van het spreidingsplan. Dat is een belangrijk gegeven. U werkt verder aan de idee om de meest veilige vluchtroutes en banen te gebruiken om te starten en te landen. Dat is een belangrijk, positief gegeven. Wij hebben u, als Open Vld, trouwens recentelijk gefeliciteerd met de wijziging van het standpunt ten overstaan van uw voorgangers, die heilig zweerden bij het spreidingsplan, waarvan het einde nu wel degelijk in zicht is.

Ik kom tot mijn concrete vragen.

Hoe zult u de werken tussen 4 en 22 augustus opvangen opdat we op een menselijke manier de zomer zouden kunnen doorkomen?

In welke pistes voorziet u ter vervanging van baan 25R? Zal de vervanging in dezelfde mate gebeuren als in 2004, toen alles via de Oostrand gebeurde? Kan er geen beter overleg zijn? Wij moeten dat nu indirect vernemen. Kan er geen direct contact zijn met de gemeenten die in het verlengde van baan 02/20 liggen? Kan er niet meer contact zijn? Kunnen er niet meer gegevens uitgewisseld worden met die gemeenten, die nu via de pers moeten vernemen dat er werken gepland zijn aan baan 25R?



**06.18** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de antwoorden op al die vragen zoveel mogelijk bij elkaar te brengen.

Ik zal eerst antwoorden op de vragen nrs. 4876, 5556, 5622 en 5747 van mevrouw Becq, de heer Baeselen, de heer Laeremans en de heer de Donnea.

Aansluitend bij het voorstel van vicepremier en minister van Mobiliteit Yves Leterme bestond de doelstelling van de Kern erin om te komen tot een stille nacht zonder opstijgingen tussen 0 en 4 uur, voor zover dat verenigbaar zou zijn met de economische leefbaarheid van DHL en van de andere luchtvrachtactiviteiten op Zaventem. Ik werd dan ook belast met overleg met DHL en de maatschappijen uit de sector.

À l'occasion de ces négociations, il est apparu que les nuits silencieuses de minuit à 04.00 heures ne sont pas compatibles avec la viabilité économique du "sub-hub" de DHL et entraîneraient la perte de plusieurs centaines d'emplois.

Néanmoins, une interdiction de décollage de nuit pourrait être introduite pendant certaines parties du week-end, à savoir les nuits de vendredi à samedi, de samedi à dimanche et de dimanche à lundi. De plus, une adaptation du système préférentiel d'utilisation des pistes permettrait d'offrir deux nuits supplémentaires pour chaque zone située dans l'axe des pistes.

Indien wij donderdagnacht en maandagnacht een verschillende piste nemen, betekent zulks dat iedereen die in het verlengde van een piste woont, vier opeenvolgende nachten zonder opstijgende vliegtuigen zou hebben.

Dan blijft nog over dinsdagnacht en woensdagnacht. Voor dinsdag en woensdag moet men er dan maar voor zorgen dat men alterneert met de maandag en de donderdag.

Dat niemand, tenminste bij overwegende westenwind, twee nachten na mekaar alle vliegtuigen boven zijn hoofd heeft, dat er in elk geval telkens een onderbreking is en dat iedereen vijf rustige nachten heeft, is de benadering die wij op strikt theoretisch vlak kunnen maken.

Parallel aan de invoering van periodes van nachten zonder opstijgingen zou het geluidsquotum per beweging, QC, tijdens de nacht van 23.00 uur tot 06.00 uur kunnen verminderd worden van 12 naar 8 QC voor de opstijgingen. Het verslag van die bevindingen werd aan de kern voorgelegd.

La proposition doit maintenant être discutée dans les prochaines semaines dans un groupe de travail afin d'arriver à un accord global au niveau fédéral sur des procédures d'exploitation.

Indien wij op federaal vlak tot een gelijklopend inzicht kunnen komen, zal er met de Gewesten moeten worden gepraat over de aspecten die tot de specifiek gewestelijke bevoegdheden behoren.

En ce qui concerne les questions plus spécifiques posées par M. de Donnea, je peux indiquer que pour l'organisation des vols le week-end, une nouvelle configuration de pistes est testée depuis le 12 janvier dernier, le samedi après-midi: les décollages pendant les heures creuses du samedi sont opérés soit sur la piste 20, soit sur la piste 25, en fonction de leur destination. L'utilisation de cette configuration devra être évaluée avant une éventuelle application durable.

Enfin, en ce qui concerne le décollage de la piste 25R, avec virage à gauche, le couloir de décollage vers l'est est relativement restreint en raison d'une série de contraintes liées à la gestion du trafic aérien telles que la présence d'espaces aériens militaires et l'obligation d'assurer un écart suffisant entre les arrivées et les départs.

Un groupe de travail constitué par des représentants de la Défense, de Belgocontrol et de la Direction générale Transport aérien sera constitué en vue d'étudier des alternatives. Une des pistes à suivre pour éviter la concentration des vols vers la balise de Huldenberg serait par exemple de revoir la séparation entre l'espace aérien civil et militaire.

Pour répondre aux questions posées sous les n<sup>os</sup> 5353, 5305 et 5701 par MM. Maingain et de Donnea et Mme Snoy, la piste 02 a effectivement été utilisée pendant plusieurs jours au mois de mai. Cette utilisation

est due à la présence d'un vent d'est qui s'est maintenu pendant plusieurs jours sur la Belgique. Ces périodes de vent d'est ne sont pas exceptionnelles au printemps puisqu'on constate le même phénomène presque chaque année. La longueur de cette période de vent d'est a néanmoins été relativement exceptionnelle cette année.

La procédure d'atterrissage sur la piste 02 est tout à fait sûre et répond aux standards internationaux. Les avions doivent être alignés sur la piste à une certaine distance de l'aéroport dans une séquence déterminée par le contrôle aérien.

Pour le choix de la piste en usage, Belgocontrol utilise les mesures des anémomètres et les prévisions météorologiques conformément à une procédure approuvée par la Direction générale Transport aérien.

Cette procédure prévoit actuellement une limite de 7 nœuds de vent arrière et de 20 nœuds de vent traversier pour les pistes 25/07 de l'aéroport de Bruxelles-National.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) recommande, quant à elle, de ne plus utiliser le critère du bruit comme critère déterminant dans le choix de la piste en usage, lorsque le vent dépasse 5 nœuds de vent arrière ou 15 nœuds de vent traversier, y compris les rafales, sans qu'il soit question d'un seuil quelconque de prise en compte ou non des rafales. En appliquant des valeurs supérieures, nous dérogeons donc déjà – et ce, à tort – à ces recommandations. Je comprends les plaintes des riverains survolés par les atterrissages sur la piste 02, d'autant plus lorsque le temps est au beau fixe. Néanmoins, je ne pense pas que déroger davantage aux recommandations internationales soit la piste à suivre, d'autant plus que le fait de décoller avec du vent arrière est défavorable, tant sur le plan de la sécurité, des nuisances sonores que des émissions. L'installation d'un ILS sur la piste 07L devrait par contre permettre de mieux répartir les survols en ne concentrant pas tous les atterrissages uniquement sur la piste 02 par vent d'est. À cet effet, Belgocontrol m'a remis une première étude de faisabilité mais il reste encore certains points techniques à approfondir.

En ce qui concerne les décollages de la piste 25R, il existe déjà une certaine dispersion par la multiplication des routes et par les virages selon une altitude définie. Il reste néanmoins certains points de concentration qui devront être étudiés, en tenant compte des différentes contraintes techniques et opérationnelles de la gestion du trafic aérien. Un groupe de travail composé de représentants de Belgocontrol, de la Défense et de la Direction générale Transport aérien sera mis sur pied pour étudier les alternatives possibles.

En ce qui concerne les questions n<sup>os</sup> 5634, 5657, 5687, 5697, 5704, 5718, voici mes réponses.

Het vliegtuigongeluk dat zich op zondagmiddag 25 mei heeft voorgedaan op Brussels Airport betrof een toestel van de Amerikaanse vrachtluchtvaartmaatschappij Kalitta Air. Deze maatschappij voert op niet-regelmatige basis vluchten uit tussen New York en het Midden Oosten, Bahrein en Dubai, dit voor rekening van DHL, waarbij een tussenlanding gemaakt wordt in Brussel. Gelet op het niet-regelmatig karakter van de vluchten is er geen vast aantal vluchten per week maar gemiddeld voert zij 25 tot 28 vluchten per maand uit via Brussel.

Kalitta Air werd in 2000 opgericht en is inmiddels uitgegroeid tot een maatschappij van aanzienlijke grootte die 19 Boeing 747 cargovliegtuigen bezit. In het verleden is de maatschappij betrokken geweest bij een viertal kleinere incidenten. Het zwaarste daarvan vond plaats boven het Michiganmeer toen een vliegtuig een van zijn vier motoren verloor maar een geslaagde noodlanding kon uitvoeren. Het ongeval in Brussel is het eerste waarbij een vliegtuig van de maatschappij verloren gaat.

Er werd door de dienst Inspectie van het directoraat-generaal van de Luchtvaart in 2007 en 2008 telkens een inspectie van vliegtuigen van de maatschappij uitgevoerd in het kader van de internationale SAFA-procedure, Safety Assessment on Foreign Aircraft. Daarbij werd echter geen enkele tekortkoming vastgesteld. De maatschappij bevindt zich ook niet op de lijst van prioritaire controles die opgesteld wordt door de Europese Commissie en EASA, de European Aviation Safety Agency. De maatschappij is ook in het bezit van een toelating voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij negen controles op de goede naleving van de voorschriften hiervoor werd geen enkele tekortkoming vastgesteld. Ook de controle op de naleving van de voorschriften voor de grondoperaties leverden geen tekortkomingen op.

Zodra het toestel vrijgegeven wordt – dat is intussen gebeurd – zal de lading ervan door de onderzoekers gewogen worden. Het parket beschikt in het kader van het onderzoek over de airway bill met daarop een

beschrijving van de lading.

Dans son choix des pistes à utiliser pour les décollages et les atterrissages à Brussels Airport, Belgocontrol doit se baser sur les schémas prévus dans le plan de dispersion, en tenant compte évidemment des prescriptions publiées dans "l'Aeronautical Information Publication", pour la Belgique et le Luxembourg. Ces prescriptions sont établies en fonction de la sécurité du trafic aérien, notamment la vitesse, la direction du vent et la visibilité. C'est sur base de ces mêmes facteurs que Belgocontrol a choisi la piste 20 comme la piste de décollage prioritaire ce dimanche 25 mai.

Quant à la sécurité de la piste 02/20, il est à noter qu'elle est certifiée conforme aux normes de l'OACI, ainsi que les pistes suivantes: 07, 25L et R. Quand les conditions météorologiques sont favorables, la piste 02/20 peut être utilisée en toute sécurité. Il revient au pilote de décider si la piste préférentielle est appropriée, tenant compte des caractéristiques de son avion. Toutefois, il peut demander à utiliser une autre piste, prenant en considération la sécurité aérienne.

Op de vragen die door de leden werden gesteld en die handelen over het onderzoek, kan ik enkel meedelen dat dit nog volop aan de gang is en dat nog geen uitsluitsel kan gegeven worden over de oorzaak van het ongeval, noch over de gevolgen die aan dit ongeval gegeven moeten worden of de vergoeding van de geleden schade, onder andere door de NMBS. Over die zaken kan ik nog geen uitsluitsel geven, want veel hangt af van de bevindingen van het onderzoek.

D'après les premiers éléments de l'enquête, la situation ne nécessite pas de prise de mesures urgentes à l'égard de cette piste.

**06.19 Olivier Maingain (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, vous avez répété un certain nombre d'informations que vous nous aviez déjà communiquées, à la suite de l'audition en commission la semaine dernière.

Cependant, il reste des questions précises auxquelles il n'a pas été répondu. Je me permets donc de les poser.

Comptez-vous revenir aux normes de vent – en ce compris celles concernant les rafales et les pointes de vent – qui étaient reconnues avant le plan de dispersion Anciaux? Si on en revient à ces normes, il est évident que le report systématique sur la piste 02/20 diminuera, ce qui sera tout à fait compatible avec les normes internationales. En réalité, on a joué sur l'appréciation des rafales et pointes de vent pour orienter un certain nombre de décollages ou d'atterrissages sur la piste 02/20 alors que cela n'était nullement justifié au regard des normes de vent imposées par les règles internationales.

Vous n'avez rien dit en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02/20 dans l'attente de connaître les conclusions de l'enquête. En commission, la semaine dernière, le représentant des pilotes a plaidé pour un prolongement de la surface réservée en cas d'accident ou d'incident au décollage, ce qui ferait passer de 200 à 250 mètres le bout de piste utilisable. Vous avez répondu que, pour ce faire, il faudrait utiliser la piste au-delà de la voie de chemin de fer, voire même de la route. Non. Il existe une autre possibilité. Il suffirait de réduire la longueur de la piste, mais évidemment, cela en réduirait l'usage, et de prolonger la zone à risque. Pouvez-vous faire examiner une telle éventualité?

**06.20 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Monsieur le secrétaire d'État, j'ai pris acte de vos réponses qui confirment les propos que vous avez tenus la semaine dernière.

En ce qui concerne la piste 02/20, vous estimez que ce sont les vents qui ont été enregistrés qui expliquent la circulation que l'on a connue. Cela dit, je ne suis pas rassurée quant à la question de la longueur de la piste. Même si cela correspond aux normes ACI, vous ne parviendrez pas à me convaincre que cet accident n'aurait pu être évité si la piste avait été un peu plus longue.

Je voudrais également dire quelques mots au sujet du poids des avions, des gros porteurs. Cette question a été posée la semaine dernière mais je ne pense pas que vous y ayez répondu puisque vous n'aviez pas pu donner la composition de la cargaison.

La question concerne spécifiquement les gros porteurs: ne faut-il pas leur accorder une dérogation et surtout alléger la procédure à leur demande?

Cela dit, j'entends bien vos efforts pour tenter de réduire un peu le survol des mêmes riverains et de ne les pénaliser que tour à tour. Mais, à long terme, un gros problème subsistera autour de cet aéroport; en effet, il est construit à côté de zones très habitées de notre capitale et, à notre avis, sa vocation n'est pas de développer le fret aérien. Il devrait évoluer plutôt en "city airport" et en un nombre limité de mouvements. Il convient surtout d'en arriver à des nuits complètes pour tous, chaque jour. Évidemment, il s'agit là d'une solution à long terme, mais j'espère que vous la gardez dans votre ligne d'horizon.

Pour en revenir aux riverains, vous ne pouvez pas éviter de tenir compte de leurs inquiétudes dans les jours qui viennent.

**06.21 Clotilde Nyssens** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je me demande si vous avez répondu à ma question concernant les travaux du mois d'août: étais-je distraite? J'ai posé une longue question à ce sujet, mais je ne crois pas avoir entendu la réponse.

**06.22 Sonja Becq** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u gaf ook een aantal antwoorden gegeven op vragen die wij naar aanleiding van het debat hebben gesteld. U had het over de stillere nachten. Ik hoor ook dat u het in uw antwoord heel nadrukkelijk hebt over het alternerend baangebruik. Ik begrijp ook dat u op de goede weg bent voor een gemeenschappelijke piste inzake de nachtvluchten, op voorwaarde dat u op federaal niveau gelijkgezind in het overleg met de Gewesten kunt stappen. Ik hoor dat daarin ook de weekendregeling vervat zal zitten. Ik ben blij te horen dat u daar eerst een evaluatie van de tijdelijke weekendregeling zult doen, omdat dit de situatie van de omwonenden ook wijzigt. Ik denk dat het inderdaad belangrijk is om de windnormen overal op een gelijke manier te hanteren.

Ik meen ook in uw antwoord te horen dat u probeert om de inwoners in de regio rond de luchthaven op een billijke en gelijkaardige manier te behandelen. U stelt het principe van de veiligheid voorop, dat is terecht, en u zou er binnen de marges van de veiligheid ook voor zorgen dat op een alternerende manier banen en routes kunnen worden gebruikt om vluchten te spreiden, rekening houdend met de gelijke windnormen voor iedereen. Daarnaast is het ook belangrijk om de quote accounts verder te verlagen. Ik hoop dat u ook voor de gewone dagvluchten zoveel mogelijk zult spreiden.

**06.23 Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb in uw antwoord zeer weinig gehoord over de vragen omtrent de werken van 4 tot 22 augustus, tenzij mij dat in uw lange antwoord is ontgaan. Vergat u misschien een deel van het antwoord te geven, meer bepaald over die werken?

**06.24 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je commencerai par répondre à la question de M. Maingain sur les normes de vent et les rafales.

Monsieur Maingain, il est certain qu'à Bruxelles, on dérogeait aux normes internationales, pour des motifs que j'ignore. J'ai clairement spécifié qu'il fallait appliquer les normes de 5 nœuds et de 15 nœuds dans tous les cas de figure. Elles sont là pour être respectées. C'est pourquoi j'ai ordonné à Belgocontrol de s'y tenir et de réfléchir à l'utilisation des pistes à cette fin.

S'agissant de la conclusion de l'enquête et la prolongation de la piste – le fameux "butoir Resa", comme je l'appelle – des collaborateurs de la Direction générale Transport aérien qui se sont rendus au Canada récemment en ont discuté. La question posée par les associations de pilotes a été soulevée, mais les exploitants et les différents pays chargés de bien équiper leurs aéroports ne rejoignent pas ou du moins pas encore la position de ces associations. Nous nous en tenons donc pour le moment à une profondeur de 100 mètres et à la largeur de 90 mètres, si mes souvenirs sont exacts. Si la norme internationale devait changer, je demanderais à l'aéroport national de faire le nécessaire, mais nous n'en sommes pas encore là.

Quant à la dérogation pour les gros porteurs, madame Snoy, il s'agit d'une procédure qui est bien connue de tous les pilotes de gros porteurs qui passent par l'aéroport de Zaventem. Le groupe "Kalitta Air" la connaît très bien, puisqu'il avait introduit une telle demande de dérogation, qui lui fut accordée, au mois d'avril. Apparemment, voici une semaine, les membres de "Kalitta" n'ont pas jugé indispensable d'introduire une demande de dérogation, car le chargement de l'avion pesait "seulement" 78 tonnes.

Changer de piste, c'est toujours possible. Vous avez suggéré d'alléger la procédure. C'est exactement ce que j'ai demandé à Belgocontrol. J'ai demandé quelle procédure doit être suivie. Les compagnies savent

quelle sera la charge, elles sont donc habituées à cette procédure. Cependant, j'ai tout de même demandé qu'on puisse la modifier plus facilement.

Pour ce qui concerne votre deuxième réflexion sur le développement du fret aérien, je dirai que le volume de fret sur l'aéroport a diminué avec le départ de DHL. Mais vous visez la disparition pure et simple du fret pour que l'aéroport soit fermé la nuit. Appelons un chat un chat et ne tournons pas autour du pot. Je ne vous cache pas que c'est une des questions auxquelles il faut apporter une réponse.

Je reconnais que la suppression pure et simple du fret nocturne n'a pas été abordée dans les négociations avec les opérateurs présents sur l'aéroport, pour les raisons suivantes. Tout d'abord, cela ne faisait pas partie de ma mission, une mission définie par le gouvernement Verhofstadt III, au moment où Yves Leterme a fait sa proposition. On m'avait demandé d'examiner avec DHL ce qui serait possible et ce qui ne le serait pas. Parler de la suppression de l'activité de fret ne faisait donc pas partie de ma mission. Je n'ai pas envisagé d'en parler en partant du constat que plusieurs centaines d'emplois dépendent de cette activité et aussi en raison de l'information suivante: si Bruxelles n'était plus un "sub-hub" mais était réduit à un "gateway", la présence de DHL sur le marché bruxellois serait revue à la baisse, y compris une série d'activités qui gravitent autour d'elle.

Dans mon souci de tenir à l'œil l'emploi dans cette Région, je tournerai non pas sept fois, mais sept fois sept fois ma langue avant de prendre position en faveur de la suppression d'emplois en Région bruxelloise, où le taux de chômage est supérieur à 20%. De plus, il s'agit là d'activités où le personnel non qualifié peut être utilisé.

L'arrêt des activités marchandises et fret la nuit aurait des conséquences très négatives sur l'emploi dans cette Région. Je ne voudrais pas être tenu pour responsable de la suppression de centaines ou milliers d'emplois. Les emplois indirects doivent aussi être pris en compte: par exemple les entreprises belges qui ont une clientèle internationale et doivent expédier des pièces de rechange dans les 24 heures. Je veux bien y réfléchir si vous insistez, mais je ne considère pas que ma mission en tant que secrétaire d'État à la Mobilité consiste à supprimer des emplois dans une Région.

Madame Nyssens, les services de l'aéroport et la direction générale de Belgocontrol ont attiré mon attention sur les travaux prévus au mois d'août et au mois de septembre. L'aéroport ne peut être fermé pour faire des travaux d'aménagement ou des réparations. Je leur ai donc demandé d'organiser le trafic compte tenu des difficultés que ces travaux peuvent provoquer.

Les spécialistes me disent que ce n'est pas une mince affaire de maintenir l'aéroport en activité alors que de tels travaux d'entretien sont en cours. Je ne connais pas encore les procédures qui seront mises en place mais je sais que pendant trois semaines en août et trois semaines en septembre, les pistes 25 et 20 ne pourront pas être utilisées. Permettez-moi d'attendre que j'obtienne les informations complètes à cet égard afin de pouvoir vous donner des réponses complètes.

Il y aura bien entendu un effet de concentration sur la piste 25 lors des travaux sur la piste 20 et inversement. Je ne suis pas en mesure de vous donner plus de précisions à l'heure actuelle.

Je peux déjà vous signaler, et c'est apparemment une chose qu'on ne veut pas entendre, qu'il entre dans mes intentions d'installer ILS, un système d'atterrissage, sur la piste 07 pour soulager la piste 02 en cas de vents venant de l'est. Vous n'ignorez pas, ainsi que les spécialistes qui inspirent ces questions, que les atterrissages sur la piste 07 impliquent que les avions passent au-dessus de la Région bruxelloise. Vous connaissez l'axe qui sera emprunté: il passe par Koekelberg, Jette, Molenbeek, Schaerbeek, Haren, Diegem, etc. C'est une possibilité, même si cela ne semble pas être la meilleure des solutions. Je pense que dans le cadre d'une répartition équitable, cette piste doit être envisagée. Ce n'est peut-être pas la piste idéale compte tenu de la densité de la population qu'on trouve dans son prolongement par rapport au prolongement d'autres pistes mais je continuerai à agir dans ce sens.

Mevrouw Becq, omtrent het op gelijke wijze behandelen van alle inwoners heb ik klaar en duidelijk gezegd dat ik in de eerste plaats de veiligheid zou vooropstellen. In dat kader begrijp ik niet waarom andere windnormen zouden moeten worden toegepast voor de ene piste tegenover de andere. Ik kan mij moeilijk inbeelden dat de veiligheid anders is naargelang Jean, Pierre en Pol rond de ene piste en Marie en Ann en Josiane rond de andere piste wonen. Het moeten dezelfde normen zijn, die overal worden toegepast. Dat lijkt mij de logica zelve.

Wij zijn natuurlijk nog altijd geen meesters van de wind en van de meteorologische omstandigheden. Het zijn vooral voornoemde omstandigheden die de vluchten moeten bepalen, zij het volgens de normen 5/15 zoals ik al zei.

Binnen voornoemd kader lijkt het mij aanvaardbaar dat, indien er op het vlak van de veiligheid kan worden gewisseld, bijvoorbeeld voor het ontlasten van de mensen die onder piste 02 wonen en slapen, zoals de heer Van Biesen, er af en toe vliegtuigen naar piste 07 worden omgeleid, mits de piste technisch goed en voldoende is uitgerust.

Wat het alternerende baangebruik betreft, moeten wij evenwel rekening houden met de meteorologische omstandigheden, met de densiteit en met de vraag of de betrokkenen al meermaals "slachtoffer" zijn geworden. Ik heb het in de loop van het bewuste dossier al meermaals gezegd: waar ik absoluut vanaf wil, is dat keuzes op grond van het Nimbysyndroom worden gemaakt. Ik hoor daarover enorm veel praten. Er zijn bovendien nog steeds mensen die denken dat ik van mijn voornemen zal afwijken. Ik wijk echter niet van mijn voornemen af.

Daarom heb ik ook verklaard dat alle drukkingsgroepen mij goede raad mogen geven. Hun raad moet echter objectief zijn. Ik wil met elke drukkingsgroep rekening houden, maar dat moet op basis van correcte en objectieve gegevens en niet op basis van het Nimbysyndroom gebeuren. Op die manier zullen wij nooit tot een oplossing komen.

Wat de verdere verlaging van de QC's betreft, ik antwoordde daarstraks op een vraag van een van uw collega's.

C'est vous qui aviez une question sur les vols militaires?

Mijn antwoord was dat ik voor de burgerluchtvaart wil dat er naar lagere normen wordt overgegaan, met name 8 QC voor de opstijgende vliegtuigen 's nachts en 12 QC overdag. Ik wil voornoemde norm zelfs voor de hele dag. Het moet maar eens gedaan zijn met vliegtuigen die duidelijk 24 of zelfs 48 QC overstijgen en hier het leven dus komen verpesten. Zij zijn verwittigd. Ik heb bij Belgocontrol ook duidelijk naar bedoelde toestand verwezen.

Voorts moet spreiding overdag zeker mogelijk zijn, maar er moet rekening worden gehouden met de capaciteit en de noodzaak. U weet het of niet, maar normaal gezien moet volgens de exploitatieovereenkomst de luchthaven grosso modo 70 tot 75 vliegtuigen per uur kunnen verwerken. Dat is niet altijd mogelijk. Soms is er spreiding nodig, soms moeten er alternatieve routes gekozen worden. Dat is nu eenmaal een fysiek gegeven waarmee wij rekening moeten houden en waarmee ik ook rekening wens te houden.

Mijnheer Van Biesen en mevrouw Nyssen, over wat er tijdens de werken gebeurt, zal ik antwoord geven, zodra ik concrete informatie heb. In elk geval zullen, ten eerste, op een passende manier alle bewoners van de regio worden geïnformeerd. Omtrent de maatregelen weet u dat het gedurende twee keer drie weken, dus ongeveer een twintigtal dagen, voor Belgocontrol op eieren lopen zal zijn om alles in veilige omstandigheden te doen. In de laatste week van augustus, een piekweek, zal men geen werken doen. In augustus en verder in september zullen de werkzaamheden worden uitgevoerd zoals gepland. Het komt niet een minister of staatssecretaris toe om te zeggen of die werken nodig zijn of niet. Ik ga ervan uit dat ze dat niet doen voor hun plezier, maar omwille van de veiligheid en de noodzaak om een veilige luchthaven met veilige banen te hebben.

Voilà, monsieur le président, je pense ainsi avoir répondu aux répliques.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 5033 van de heer Van Biesen is omgezet in een schriftelijke vraag.

**07** Question de Mme Brigitte Wiaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la fin prochaine de toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série 3 lettres-3 chiffres" (n° 5095)

**07 Vraag van mevrouw Brigitte Wiaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de weldra opgebruikte nummerplaatcombinaties in de serie 3 letters-3 cijfers" (nr. 5095)**

**07.01 Brigitte Wiaux** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'une question technique. D'ici peu, on aura probablement épuisé toutes les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation automobiles dans la série des trois lettres puis trois chiffres. Actuellement, si je suis bien informée, l'immatriculation se fait dans la série YNP; YZZ 999, approche à grands pas, étant entendu que la lettre Z ne devrait pas être utilisée pour les immatriculations ordinaires et que, pour des raisons de sécurité, on ne réimmatricule pas les plaques volées ou radiées.

Pourriez-vous m'apporter des informations plus précises au sujet du nouveau système qui devrait être adopté au cours de l'année 2008 afin que les nouvelles demandes d'immatriculation se fassent sans rupture ni transition?

Votre prédécesseur avait imaginé passer au système trois chiffres puis trois lettres. Il semble que ce ne soit pas le cas, puisque selon certains échos notamment dans la presse, la DIV songerait à ne pas utiliser tous les numéros commençant par zéro afin d'éviter toute confusion avec les plaques d'ancêtre commençant par O. Ceci signifie que la première nouvelle plaque devrait être 101 AAA et non 001 AAA.

Pourriez-vous me préciser quel sera le nouveau type de plaque utilisé lorsque toutes les combinaisons auront été épuisées?

Est-il exact que dans le nouveau système, les combinaisons de 001 à 099 pour chaque combinaison de lettres, ne seront jamais utilisées?

Est-il exact qu'il a été refusé d'attribuer la plaque 001 AAA, malgré le paiement de la redevance spéciale sur le choix des caractères de l'immatriculation à certaines personnes qui en avaient déjà fait la demande?

Enfin, concernant les plaques d'immatriculation spéciales, comptez-vous ouvrir le système à d'autres combinaisons que les séries trois+trois, ce qui permettrait par exemple d'obtenir la plaque YVES 01, en restant bien entendu dans les séries de six caractères, soit quatre lettres et deux chiffres, ou cinq lettres et un chiffre, ou tout simplement six lettres?

**07.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame Wiaux, je préciserai tout d'abord qu'aucun changement de type de plaque n'est prévu. L'inversion des caractères alphanumériques en caractères numéro-alphabétiques n'entraîne aucune autre espèce de modification en matière de format et de présentation des plaques d'immatriculation belges.

En ce qui concerne la série numérique de 001 à 099, celle-ci sera bien utilisée pour chaque combinaison de lettres prévue dans le nouveau système défini à l'arrêté ministériel du 19 décembre 2007 modifiant l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules. À la signature de cet arrêté, certaines modalités d'application ont été acceptées, ce dans une note d'accompagnement. Une de ces dispositions indique que le président du comité de direction peut décider du moment auquel la réservation de plaques personnalisées sera acceptée.

Le calendrier dépendra naturellement du début de l'instauration des nouvelles séries de trois chiffres suivis de trois lettres, instauration prévue au courant de ce mois en fonction de l'épuisement plus ou moins rapide du système actuel. La première plaque du nouveau système de numérotation portera les signes 001 AAA. Il a d'ailleurs été décidé que celle-ci sera délivrée par web DIV afin de donner une plus grande visibilité à l'immatriculation de véhicules par internet et promouvoir ainsi davantage cette application performante de l'e-government.

Une immatriculation spéciale au sens où vous l'entendez n'est pas envisagée, la politique de la DIV étant de maintenir les caractéristiques techniques et dimensionnelles des marques actuelles d'immatriculation des véhicules automobiles et des remorques ainsi que de s'en tenir à la représentation trois chiffres plus trois lettres.

Ainsi, madame, l'immatriculation WIA 001 ne sera pas possible, mais ce pourrait être 001 WIA.

**07.03 Brigitte Wiaux** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour toutes vos précisions utiles et pour l'humour dont vous les avez enrobées.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**08 Questions jointes de**

- **M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la situation précaire engendrée par la concurrence déloyale des réseaux d'auto-école non agréés par l'État" (n° 4841)**

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la professionnalisation de l'apprentissage à la conduite" (n° 5111)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la création d'un fonds d'aide au financement des cours de conduite automobile pour les jeunes" (n° 5311)**

**08 Samengevoegde vragen van**

- **de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de precare situatie, veroorzaakt door de oneerlijke concurrentie van niet door de Staat erkende rijkschoolnetwerken" (nr. 4841)**

- **de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de professionalisering van de rijopleiding" (nr. 5111)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oprichting van een steunfonds voor de financiering van autorijlessen voor jongeren" (nr. 5311)**

**08.01 Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, over de rijopleiding hebben wij het vrij uitgebreid gehad bij de bespreking van uw beleidsnota. U schoof daarin vooral naar voren dat er bepaalde aspecten van die rijopleiding opnieuw bekeken zouden moeten worden. In het algemeen stuurde u aan op een grotere professionalisering van de rijopleiding. In die dagen werd er ook gecommuniceerd naar de media over de professionalisering van de rijopleiding. De interpretatie daarvan is in de media op nogal verschillende manieren gebeurd. Het ging tot en met de bewering dat de vrije begeleiding niet langer mogelijk zou zijn. De vrije begeleiding bestaat in ons land nochtans al jarenlang. De vraag is of dit model al dan niet zal blijven bestaan. Ik meen dat het goed zou zijn om de verhalen die erover de ronde hebben gedaan, of nog steeds doen, de wereld uit te helpen.

Volgens mij zou het goed zijn om het aantal begeleiders dat zo'n vrije begeleiding op zich mag nemen, opnieuw te beperken en om de namen opnieuw op het voorlopig rijbewijs te vermelden. Ik ben er wel voorstander van om de vrije begeleiding te laten bestaan, zeker als het gebeurt met de ouders denk ik dat er voldoende kwaliteitsgaranties zijn opdat de kinderen op een veilige manier in het verkeer kunnen komen. Een mogelijkheid zou kunnen zijn de vrije begeleiders een soort van bijscholingscursus te laten volgen, waardoor zij op een kwaliteitsvolle manier die rijopleiding kunnen geven.

**08.02 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'avais interrogé M. Hervé Jamar, ministre de la Modernisation des Finances et de la Lutte contre la fraude fiscale du gouvernement Verhofstadt sur une possible réduction de TVA, afin de faciliter le passage du permis par les jeunes, notamment issus des milieux moins favorisés de la population et surtout ceux pour qui la pratique de la conduite est nécessaire dans le cadre d'une prise d'emploi.

Il m'avait été répondu que l'annexe 3 de la directive 2006/112 du 28 novembre 2006, remplaçant l'annexe H de la sixième directive, contient bien une liste limitative de livraisons de biens et de prestations de services pour lesquels les États membres sont autorisés à appliquer un taux de TVA réduit, liste dont les cours de conduite automobile ne font hélas pas partie. Ainsi, une diminution de TVA sur les cours de conduite automobile ne peut être mise en œuvre. Il m'avait donc conseillé de revenir sur le sujet – pour faire pièce à cette impossibilité de modifier la TVA – concernant la création d'un fonds pour le financement des cours de conduite automobile pour les jeunes en posant la question au ministre compétent du nouveau gouvernement, ce que je fais. Aussi, monsieur le ministre, je viens vous demander s'il est possible de créer ce fonds et de quelle manière?

**08.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mijnheer de voorzitter, eerst het antwoord op de vragen van de heer Van den Bergh en dan die van M. Flahaux.



Mijnheer Van den Bergh, zowel mijn voorganger, Yves Leterme, als ikzelf werden meermaals geconfronteerd met vragen en problemen vanuit het werkveld, niet in het minst vanuit het Parlement zelf, over de bestaande rijopleiding zoals deze werd ingevoerd in 2006. Daaruit zijn eigenlijk twee soorten conclusies getrokken. Enerzijds bestaat er duidelijk een vraag om over te gaan tot een evaluatie van de bestaande rijopleiding, anderzijds deed zich zeer duidelijk de noodzaak voelen om enkele scheefgegroeide situaties op korte termijn recht te trekken.

Wat de evaluatie betreft, heeft mijn administratie de opdracht gekregen om deze voor te bereiden. Een nota daarover zal binnenkort worden besproken in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid waarop ook de rijschoolsector zal worden uitgenodigd. Aan de andere kant zijn er dringende maatregelen die een aantal onbedoelde effecten van de bestaande rijopleiding moeten rechtzetten, meer bepaald op het vlak van de begeleiders. Er is – en dat weet u – een soort grijs circuit ontstaan van begeleiders die buiten de rij scholen op quasi professionele wijze, in het kader van de vrije opleiding, kandidaat-bestuurders begeleiden tegen betaling. Dit kan niet de bedoeling geweest zijn van de vrije opleiding waarbij het in de eerste plaats de ouders en verwanten zijn die kandidaat-bestuurders begeleiden.

Om misbruiken en deloyale concurrentie met de rij scholen tegen te gaan, zullen wij terugkeren naar het systeem dat vroeger van kracht was, namelijk de beperking van het aantal begeleiders tot twee, met vermelding van hun naam op het voorlopig rijbewijs, en een beperking van het aantal begeleide personen, behalve voor de ouders.

Wat de verlenging van het voorlopig rijbewijs betreft, moet ik u zeggen dat op dit ogenblik het voorlopig rijbewijs onbeperkt kan worden verlengd. Het is geldig voor 18 of 36 maanden en het kan telkens worden verlengd zonder dat men een praktisch examen aflegt. Het is mijn bedoeling om daaraan op korte termijn een einde te stellen.

Zonder op de evaluatie van de bestaande rijopleiding te willen vooruitlopen, heb ik op een algemene wijze menen te moeten stellen dat, inzake de rijopleiding, de doelstellingen van de verkeersveiligheid dienen voorop te staan, meer bepaald het afleveren van chauffeurs die op een veilige en sociaal verantwoorde manier met hun wagen omgaan.

Daarbij gaat het meer dan alleen maar over de kennis van de verkeersregels en de technische voertuigbeheersing.

Jongeren, en ook andere mensen die leren rijden, moeten zich bewust zijn van de veel voorkomende verkeersrisico's en ongevalsituaties en moeten daarmee ook leren en kunnen omgaan. Zij moeten ecologisch en defensief kunnen rijden en zij moeten ook verstandige mobiliteitskeuzes kunnen maken. Het bijbrengen van al die elementen, zowel op het vlak van de theorie als op het vlak van de praktijk, zegt mij dat de rijopleiding op een meer deskundige wijze moet worden aangepakt. Ik hoor trouwens vanuit de vrije opleiding dat ook de begeleiders die op dat terrein actief zijn, wat meer deskundige input zouden willen krijgen.

Het staat buiten kijf dat de rijervaring een belangrijke rol speelt in de rijopleiding. In de vrije opleiding kan dat element maximaal worden uitgespeeld onder begeleiding. Ik moet derhalve onderstrepen dat het geenszins mijn bedoeling is om de vrije rijopleiding af te schaffen.

Ervaringen tonen evenwel aan dat deskundige opleiding in combinatie met een periode van rijervaring met een begeleider tot de beste, of alleszins tot betere, resultaten leidt, waarbij er idealiter ook nog een deskundige terugkoppeling of opvolging mogelijk moet zijn tijdens de rijervaringsperiode zelf.

Als wij er de verkeersveiligheidsstudies bijhalen, dan zou er na het behalen van het rijbewijs best ook nog een periode van kracht zijn tijdens dewelke de nieuwe bestuurder op een speciale wijze wordt gevolgd. Het is immers op dat ogenblik dat hij alleen aan het verkeer gaat deelnemen en dat hij stelselmatig zijn grenzen zal verleggen inzake het nemen van verkeersrisico's in combinatie met leeftijdsgebonden factoren. In dat kader moet ook de gedachte gesitueerd worden van de 0,2 promille, het snel terugkoppelen naar educatieve maatregelen bij het begaan van overtredingen, en zo voort.

Een rijopleiding is een langdurig proces van het verwerven van kennis tot het opdoen van rijervaring. Dat proces moet op een gestructureerde en gefaseerde wijze worden ervaren. Dat is het zogenaamde stappenrijbewijs.

Mijnheer Van den Bergh, de problematiek van de rijopleiding maakt al decennia lang het voorwerp uit van allerlei studies, analyses en aanbevelingen op Europees vlak.

Ook de verkeersveiligheidsspecialisten zijn er nog niet uit welke rijopleiding het beste scoort op het vlak van de verkeersveiligheid, meestal omdat er alleen maar basisopleidingen worden gegeven waarbij er geen significante verschillen op het vlak van de effecten op de verkeersveiligheid worden vastgesteld.

Een rijbewijs in stappen, zoals daarnet uiteengezet, lijkt de meeste kansen te hebben om de oververtegenwoordiging van vooral jonge en mannelijke bestuurders in de ongevallenstatistieken te verminderen.

En ce qui concerne la question de M. Flahaux sur un fonds d'aide au financement des cours de conduite automobile pour les jeunes, je peux répondre que depuis de nombreuses années, les écoles de conduite agréées ont sollicité la diminution du taux de TVA applicable aux cours de conduite dans le cadre d'une école de conduite agréée, conformément à l'arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite.

À plusieurs reprises, des démarches ont été entreprises auprès de mes prédécesseurs et auprès des différents ministres des Finances pour obtenir la réduction du taux de TVA afin de diminuer le coût des cours de conduite et rendre de ce fait l'enseignement professionnel de la conduite des véhicules à moteur plus abordable pour les jeunes candidats conducteurs. Malheureusement, cette demande n'a jamais abouti et la réponse qui vous a été adressée sous le gouvernement précédent confirme l'impossibilité de faire droit aux revendications des écoles de conduite agréées.

Votre proposition alternative qui vise à créer un fonds de financement des cours de conduite constituerait certainement une piste intéressante pour démocratiser l'accès au permis de conduire, qui est bien souvent un instrument indispensable pour trouver un emploi.

Je me mets donc à réfléchir à cette solution mais peut-être aussi à d'autres pistes possibles, ce qui n'est pas aisé car il doit s'agir d'une opération neutre pour la caisse de l'État – la réponse du ministre des Finances fait foi –, ce qui implique à son tour des revenus supplémentaires tout en tenant compte des effets positifs en retour.

En outre, il y a lieu de tenir compte de la réforme de l'État qui est envisagée, par laquelle la formation à la conduite serait de la compétence des Communautés.

**08.04 Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatsecretaris voor het uitgebreid antwoord.

**08.05 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, je remercie également le secrétaire d'État.

Nous veillerons à ce que, soit avant soit après la régionalisation/communautarisation, on puisse avancer dans la piste de la création de ce fonds.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de schending van de privacy bij het parkeertoezicht" (nr. 5121)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de parkeerretributies" (nr. 5114)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het respect voor het privéleven in het kader van het beheer van de parkeerproblematiek" (nr. 5155)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de inning van parkeerretributies" (nr. 5347)

#### **09 Questions jointes de**

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le non-respect de

la vie privée lors des contrôles en matière de stationnement" (n° 5121)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes relatifs aux redevances de stationnement" (n° 5114)

- M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le respect de la vie privée dans le cadre de la gestion de la problématique du stationnement" (n° 5155)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes qui se posent dans le cadre de la perception de rétributions de stationnement" (n° 5347)

**09.01 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, heel wat lokale overheden zijn ongerust geworden over het feit dat een zoveelste rechter, de vrederechter van Sint-Niklaas, recent de wijze van inning van parkeerboetes heeft afgekeurd en illegaal verklaard, vooral wanneer het gaat om private bedrijven die via bepaalde informatiedoorstroming in kennis worden gesteld van de nummerplaat en de identiteit van degenen die ze hebben beboet.

Het is niet de eerste keer dat een rechter dat bekritiseert en als illegaal afdoet. We hebben daaromtrent begin dit jaar in de plenaire vergadering van de Kamer onze eigen ongerustheid geuit. Ik vind dat die rechters gelijk hebben, wanneer men vaststelt dat het koninklijk besluit dat toegang verleent tot de informatie in verband met die nummerplaten, niet voorziet in een toegangsmogelijkheid voor private bedrijven. De commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer heeft volgens ons terecht gesteld dat die informatie op een illegale manier is verkregen.

Misschien hebt u de studie van mevrouw Sara Casteur over het juridisch statuut en de controle van de parkeerheffingen gelezen. Die dame is de dochter van de dokter die het proces in Oostende heeft gewonnen. Aan haar deskundigheid kan dus moeilijk worden getwijfeld. Zij zegt dat niet alleen het systeem van de private ondernemingen ter discussie kan worden gesteld, maar ook de manier waarop de gemeenten zelf eventueel buiten de ontvanger of de politiediensten toegang krijgen tot het repertorium van inschrijving van de voertuigen.

Een aantal burgemeesters is op zijn achterste poten gaan staan en vraagt duidelijkheid. Ik verwijs naar een recente bijdrage van Patrick Moenaert, burgemeester van Brugge, in De Standaard. Men wenst hierover duidelijkheid en ik denk dat het de federale wetgever is die ter zake zal moeten ingrijpen.

Ik heb al gezegd dat ik uw voorganger, toenmalig minister van Mobiliteit, daarover een vraag heb gesteld begin dit jaar.

Die heeft het volgende geantwoord, ik citeer: "Ik heb aan mijn diensten gevraagd om te bekijken of het mogelijk is, zo ja binnen welk kader dat eventueel mogelijk zou zijn, om dat koninklijk besluit van 20 juli 2001 aan te passen".

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vorige vragen dateren van vijf maanden terug. Daarom wil ik u volgende vragen stellen. Hoe denkt u de problematiek in alle aspecten ervan, in alle mogelijke wettelijke bepalingen die daarmee zouden kunnen gemoeid zijn, aan te pakken? Zijn er al initiatieven genomen? Binnen welk tijds kader ziet u dat?

**09.02 Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de heer De Padt heeft het uitstekend verwoord. Ik zal dat allemaal niet herhalen. Ik wil wel nog vermelden dat wij achter het uitgangspunt blijven staan dat de parkeerovertredingen werden gedepenaliseerd, omdat op die manier heel wat werk voor de politiediensten werd uitgespaard, zodat zij zich meer op andere taken kunnen concentreren. Dat kan voorts ook door gemeentebesturen worden uitbesteed. Dat lijken mij twee belangrijke uitgangspunten.

Voorts sluit ik mij aan bij de vragen die de heer De Padt heeft gesteld.

**09.03 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb via de pers vernomen dat u overleg hebt gepleegd met Justitie, Binnenlandse Zaken en de privacycommissie. Een paar dagen later vernam ik dat u snel werk van een aanpassing van de wetgeving zou maken. Hoe dat zou gebeuren, zou later blijken. Wij zijn vandaag 2 juni. Ik mag veronderstellen dat er al wat denkwerk is gebeurd.

Daarom zou ik graag de stand van zaken van u vernemen, mijnheer de staatssecretaris. Welke maatregelen werden desgevallend genomen om alle onduidelijkheden ter zake uit de wereld te helpen, zodat de burger

rechtszekerheid blijft hebben, de steden en gemeenten hun parkeerbeleid kunnen blijven voeren met respect voor de gemeentelijke autonomie, waarbij de gemeente zelf kan blijven bepalen welk systeem het al dan niet wil toepassen en waarbij natuurlijk ook de privacy gegarandeerd blijft?

**09.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik voeg de vier vragen samen in een gemeenschappelijk antwoord. Daarmee weten jullie ook meteen wat er op de vraag van de heer Crucke geantwoord is.

In de eerste plaats wil ik verwijzen naar hetgeen de heer De Padt terecht heeft opgemerkt over de media-aandacht die werd gegeven aan het vonnis van de vrederechter van Sint-Niklaas, waarbij een honderdtal niet-betalers van parkeergeld werd vrijgesproken. In het merendeel van de vonnissen worden de niet-betalers wel degelijk veroordeeld, zonder dat de rechter enige bezwaren formuleert over de wettelijkheid van de gevolgde procedure inzake de invordering van het parkeergeld.

Dat neemt evenwel niet weg dat af en toe vonnissen worden geveld, zoals in Oostende en in Sint-Niklaas, waarbij de niet-betalers worden vrijgesproken op bepaalde juridisch gronden en waarbij de grijze zone in de huidige reglementering en in de toegepaste procedure maximaal wordt afgetast om de vrijspraak te verkrijgen. Naar aanleiding van de vrijspraak in Oostende enkele maanden geleden heeft mijn voorganger Yves Leterme inderdaad aan de administratie gevraagd om de problematiek nader te onderzoeken. De conclusie ervan was dat een aanpassing van de reglementering inzake de toegang tot de DIV niet onmiddellijk noodzakelijk was, evenwel op voorwaarde dat de gemeenten een bepaalde procedure zouden volgen, die trouwens ook werd voorgesteld door de minister van Binnenlandse Zaken.

Zoals u weet, laat de reglementering alleen toe dat de gemeenteontvangers toegang hebben tot de DIV om de parkeerretributies te innen. Zodoende werden de gemeenten erop gewezen dat zij in hun concessieovereenkomsten met de parkeerbedrijven dienen te bepalen dat de niet-betaalde parkeerretributies via de gemeenteontvanger geïnd moeten worden. In de praktijk blijkt echter dat gemeenten gewoon de identiteit van de houder van de nummerplaat meedelen aan het parkeerbedrijf en dat dan tot invordering wordt overgegaan. Ik vermoed dat die werkwijze, in het kader van de rechtszaak in Sint-Niklaas, door de vrederechter op de korrel werd genomen.

Bovendien is gebleken dat er ook nog een onderscheid gemaakt moet worden tussen een parkeerretributie, die wordt geïnd door de gemeente, en het parkeergeld, dat wordt geïnd door het parkeerbedrijf. Dat is juridisch gesproken niet hetzelfde. De reglementering van de DIV spreekt alleen over retributies.

Aangezien er ter zake blijkbaar een grijze zone bestaat en de reglementering niet meer is aangepast aan de realiteit van vandaag, waarbij het betaald parkeren op de openbare weg in concessie wordt gegeven aan de parkeerbedrijven, is het volgens mij beter om de reglementering betreffende de toegang tot de DIV aan te passen.

Ik heb daarover een overleg georganiseerd met Justitie en Binnenlandse Zaken, de drie verenigingen van steden en gemeenten en de privacycommissie om tot een snelle en accurate oplossing te komen. Daaruit is gebleken dat het volstaat om het koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen aan te passen. Er zal een bijkomend doeleinde worden ingeschreven? waarbij toegang tot de DIV wordt verleend voor het innen van parkeergeld op de openbare weg. Dat is de weg die zal gevolgd worden.

Bij het opvragen van gegevens aan de DIV zullen de regels van de privacywetgeving evenwel van toepassing zijn, waarbij een machtiging van het sectoraal comité voor de overheid noodzakelijk is. De machtiging wordt pas verleend wanneer er voldoende waarborgen kunnen worden voorgelegd met betrekking tot de vertrouwelijke behandeling van de gegevens, de personen die ze kunnen consulteren, de bewaring van de gegevens enzovoort.

De steden en gemeenten kunnen in hun concessieovereenkomsten ook erin voorzien dat de parkeerbedrijven de gegevens kunnen opvragen via de gemeenteontvanger, waarbij dan de parkeerbedrijven ook aan de regels van de privacywetgeving zullen onderworpen zijn.

En ce qui concerne la question déposée par M. Crucke concernant la force de preuve des constats par les surveillants de parking, je dois confirmer que ces constats n'ont pas la force probante spéciale de ceux des agents police.

Je ne sais pas si cette situation pose vraiment problème dans la mesure où, à ma connaissance, les juges acceptent les moyens de preuve qui sont présentés par les communes ou les sociétés de parking. Je constate même que des photos sont prises pour appuyer les constatations des surveillants de parking. Selon moi, cette problématique est plutôt liée au statut des sociétés de parking et des surveillants qu'elles emploient. Mais je vais me renseigner à ce sujet auprès de mon collègue de l'Intérieur.

Il est clair aussi que la problématique de l'accès aux banques de données des plaques d'immatriculation ne vise que le stationnement payant sur la voie publique et non sur le terrain de parkings privés.

We moeten dat onderscheid goed maken, collega's, het moet dus gaan over het stationeren op de openbare weg.

Une solution qui permet la perception de la redevance de stationnement par les sociétés de parking doit contenir des garanties nécessaires afin que, d'un côté, la mise à disposition des données de la DIV ne concerne que les non-payeurs de la redevance dans le cadre de la concession communale sur la voie publique et, de l'autre côté, que la protection des données concernant la vie privée soit respectée.

Voilà, monsieur le président, ma réponse aux trois questions et demie qui m'ont été posées.

**09.05 Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor dit uitgebreid antwoord.

Ik wil gewoon ervoor waarschuwen niet over een nacht ijs te gaan en dat men zo vlug mogelijk een wetgevend initiatief zou nemen. Uit bepaalde literatuur meen ik toch te mogen besluiten dat de huidige ontvangers, of andere gemeentelijke diensten die informatie doorgeven aan parkeerbedrijven, zich schuldig of medeplichtig zouden kunnen maken aan schending van de wetgeving op de privacy. Ik denk dat men die mensen uit die grijze zone moet weghalen zodat zij zich kunnen beschermen tegen zichzelf. Ik geloof dat het goed is om dit allemaal heel strikt juridisch af te lijnen en goed te onderzoeken zodat er nadien geen andere vonnissen meer volgen die bijvoorbeeld ook op het vlak van de onderzoeksmogelijkheden van de gemeenten bepaalde zaken in vraag kunnen stellen.

U maakt het onderscheid tussen retributies en parkeergelden. Ik meen te mogen stellen dat de huidige inningspraktijken gebaseerd zijn op gemeentereglementen die het juist over retributies hebben. Ik denk dat binnen het gemeentelijk financieel beleid men wel het onderscheid maakt tussen belastingen waar eigenlijk geen maat op staat en retributies die een compensatie zijn voor het gebruik van het openbaar domein. De notie parkeergeld kent men als dusdanig nog niet echt en dit zal moeten worden gekaderd binnen het begrip retributies of belastingen. Ik wil ook daarvoor waarschuwen. Men mag niet op een sluike manier iets trachten op te lossen waarbij de juridische klepel nadien misschien op onze neus terechtkomt.

**09.06 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik zit ook een beetje in mijn maag met het begrip "parkeergeld" en retributies. Ik weet dat de gemeenten kunnen kiezen tussen retributies en belastingen. Belastingen kan men niet gebruiken in het kader van een concessie. Ik denk dus dat het hier enkel over retributies gaat, maar ik weet niet wat het begrip "parkeergeld" daar eigenlijk bij komt doen. Misschien ligt dat aan mij en niet aan u, mijnheer de staatssecretaris.

U zegt wellicht aan de wetgeving inzake toegang tot de DIV iets te moeten veranderen. Ik weet niet of dit voldoende is en of dit werd gecheckt bij en afgesproken met de privacycommissie. Zij had blijkbaar ook vragen bij het feit van het in concessie geven van het innen van parkeerretributie, namelijk of dit het begrip parkeerretributie niet zou diskwalificeren en men dan nog wel over retributie kon spreken. Wordt dat probleem daarmee aangepakt of creëren we een nieuw probleem? Ook dat zijn dingen waar u eens ernstig moet over nadenken.

Hebt u zicht op de timing? Daarover heb ik u niet horen spreken.

**09.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Nee, dat niet. Die vergaderingen hebben al plaatsgevonden. Zodra ik het moet hebben over een aanpassing van het koninklijk besluit, moet ik in elk geval de traditionele consultaties doen: de Raad van State en de Gewesten moet ik dan consulteren, daar kan ik niet onderuit. Men heeft mij gezegd dat als er een akkoord is onder de actoren, we dan nog met een drietal maanden moeten rekenen alvorens dit uitvoering kan krijgen.

U kent net als ik ook de creativiteit van gemeentebesturen om parkings in concessie te geven. De juridische

verwoording van de concessies die daarbij tot stand komen, verschilt nogal eens van gemeente tot gemeente. Is het parkeergeld? Is het retributie? Hoeveel is de gemeente verweven in de exploitatie? Dat verschilt nogal. Aan de hand van de besprekingen die hebben plaatsgevonden, was er een neiging om in die discussiemogelijkheden die zijn verbonden met de aard van de overeenkomst tussen gemeentebesturen en parkingexploitanten, als meest voor de hand liggende oplossing in geval van betrokkenheid van de gemeentebesturen een ruimere toegangsmogelijkheid te bieden. Hierbij geldt dan weliswaar voor die maatschappijen dat de personen die mogen consulteren zowel als de procedures die moeten gevolgd worden, op het vlak van privacy de garantie moeten geven gelijkaardig – ik zeg niet: gelijkwaardig – te zijn aan wat vanuit de gemeentebesturen kan geboden worden. Het gaat dus niet om zomaar om het even wie: van elke parkeermaatschappij moeten er wel degelijk personen zijn die welbepaalde procedures moeten volgen die duidelijk afgesproken zijn met de privacycommissie.

**09.08 Guido De Padt** (Open Vld): Bent u eventueel bereid om, zoals nog gebeurt, wanneer de tekst van het koninklijk besluit klaar zou zijn, ons daar kennis van te geven?

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**10 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vols au départ de Bruxelles-National par la société Cargo B" (n° 5184)**

**10 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de vluchten vanuit Brussel-Nationaal door de maatschappij Cargo B" (nr. 5184)**

**10.01 David Lavaux** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, une nouvelle compagnie belge de fret – Cargo B – a vu le jour en 2007. Cette compagnie a réceptionné deux avions anciens de type Boeing 747/200 en vue d'effectuer des opérations commerciales au départ de Bruxelles-National.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh.*

Le premier avion – CBA – est un ancien appareil d'Air France datant de 1988 qui a reçu très rapidement sa certification des autorités belges malgré l'avis très négatif de la Direction générale du Transport aérien. Le second avion – CBB – est encore plus vieux. Il s'agit d'un ancien appareil d'Alitalia fabriqué en 1981, qui a séjourné en Russie, tout en étant immatriculé sous le pavillon de complaisance des îles Bermudes. Le pedigree de ce second appareil semble incomplet; de graves manquements dans le dossier ont été signalés. Toutefois, malgré l'avis négatif de ses experts compétents et reconnus, la DGTA a délivré le certificat acoustique et les autorisations de vol.

Ces deux avions ont un quota de bruit au décollage de 67 et un quota à l'atterrissage de 14. Hélas, c'est le service environnemental de BIA Brussels Airport qui a modifié le quota de bruit. Il est curieux de constater l'intervention de l'exploitant aéroportuaire qui abaisse le quota de bruit d'un appareil au service de ses propres clients.

À partir du 14 février 2008, Cargo B a commencé des vols de nuit, en invoquant le prétexte de livraisons de fleurs pour la Saint-Valentin. Tout aussi mystérieusement, le quota à l'atterrissage de ces deux avions a été descendu sous la barre limite de 12, ce qui leur permet d'atterrir la nuit. Depuis, les vols de nuit de Cargo B sont devenus la règle à Bruxelles.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous préciser les raisons pour lesquelles ces deux appareils ont été agréés par le directeur général du Transport aérien malgré l'avis négatif de ses propres équipes d'experts?

Quels sont les motifs pour lesquels le quota de bruit à l'atterrissage a été revu à la baisse?

Quid de la conformité de ces deux avions à toutes les normes de sécurité et de bruit?

Pour quelles raisons atterrissent-ils toujours de nuit depuis le 14 février 2008?

Enfin, ne serait-il pas plus sain à l'avenir, et compte tenu de la privatisation de Brussels Airport, que les autorités fédérales récupèrent la compétence de l'établissement des quotas de bruit pour les avions?

**10.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, votre question porte en fait sur la compagnie de fret aérien belge Cargo B Airlines, compagnie qui possède deux avions de type Boeing 747/200 immatriculés OOCBA et OOCBB. Les deux appareils sont pourvus d'un certificat acoustique.

En ce qui concerne l'appareil OOCBA, les quotas de bruit (Quota Count) s'élèvent à 11,7 pour les atterrissages et à 51,9 pour les décollages. Quant à l'appareil OOCBB, les quotas de bruit s'élèvent à 11,2 pour les atterrissages et à 51,9 pour les décollages. Ils ont ainsi la possibilité d'effectuer des atterrissages pendant la nuit durant la période de 23.00 à 6.00 heures, mais pas des décollages.

Il convient de remarquer que ces appareils ne font usage de leur droit d'atterrir la nuit qu'en cas de retard d'un vol ou en cas de vol exceptionnel.

Ces niveaux de bruit sont une donnée fixe. L'appareil OOCBA s'est vu attribuer des valeurs QC plus élevées car les premiers calculs se fondaient sur des données erronées. Il s'agissait, en fait, de données du fabricant de l'avion qui sont généralement assez prudentes, et non de données effectivement mesurées concernant l'appareil proprement dit. On s'est rendu compte de cette erreur au moment de la certification de l'appareil OOCBB pour lequel on s'est basé, dès le départ, sur les données mesurées dudit appareil. L'erreur dont question a donc été corrigée par la suite.

Les deux appareils, qui ont été importés, devront naturellement respecter la réglementation internationale.

Au moment de son transfert de France en Belgique, le premier appareil immatriculé OOCBA avait un certificat de navigabilité valable jusqu'en septembre 2008. Au moment de l'introduction de cet appareil et du deuxième appareil, l'OOCBB, dans le registre belge, il a été constaté que certaines informations étaient nécessaires afin de compléter le dossier sur le plan administratif. Dans l'intervalle, une grande partie de ces renseignements ont été obtenus et le dossier devrait être complet avant la mi-juillet.

Le deuxième appareil sera soumis, en juillet, à d'importants travaux de maintenance qui seront réalisés suivant un plan prédéterminé. La documentation concernant cet appareil sera alors totalement à jour.

**10.03 David Lavaux** (cdH): Merci pour ces explications, monsieur le secrétaire d'État.

*Présidente: Valérie De Bue*

*Voorzitter: Valérie De Bue*

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**11 Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "laagvliegende vliegtuigen boven het Pajottenland" (nr. 5253)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het sterk toegenomen aantal vluchten van lijnvluchtigen boven 's Gravenbrakel" (nr. 5369)

**11 Questions jointes de**

- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vols à basse altitude au-dessus du Pajottenland" (n° 5253)

- M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le survol fortement accru de Braine-le-Comte par des avions de ligne" (n° 5369)

**11.01 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is al een tijdje geleden ingediend. Ik meen: een week of veertien dagen geleden, dus in tempore non suspecto maar toch al een beetje in tempore "disturbo" omdat op dat ogenblik reeds vanuit het westen van Vlaams-Brabant – en ik hoor van collega De Padt: ook vanuit Oost-Vlaanderen – vragen werden gesteld bij het geweldig toegenomen vliegverkeer, in een mate die wij de voorbije jaren niet hebben gekend.

U hebt de voorbije dagen duidelijk gesteld dat de weersomstandigheden en de gevolgen van het incident met het vliegtuig in Zaventem een rol hebben gespeeld en dat dit eigenlijk de reden is van de specifieke

toestand voor vooral het westelijke deel van Vlaams-Brabant.

Het toenemend aantal vluchten blijft natuurlijk reacties opwekken omdat men het gevoel heeft dat, na de Oostrand en de Noordrand, men nu in het westen een oplossing zoekt. U hebt duidelijk gesteld dat dit niet het geval is. Mijn vraag is: wil u vandaag even formeel bevestigen dat dit incidenteel is? Ik hoor dat men over de nieuwe routes zelfs nog moet onderhandelen en dat dit deel zou uitmaken van een plan dat men in stilte zou voorbereiden?

**11.02 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je suis vraiment très content que M. Doomst vienne de poser cette question: voilà qui prouve qu'elle n'est pas communautaire puisque je ressens exactement le même sentiment dans le Nord Hainaut, à la limite du Brabant wallon. En effet, mes administrés et moi-même avons remarqué que davantage d'avions survolent Hennuyères, qui fait partie de Braine-le-Comte, et Braine-le-Comte, tous à basse altitude en direction de Zaventem.

Dans la mesure où la ville de Braine-le-Comte n'a été ni informée ni consultée sur l'ouverture de nouveaux couloirs aériens et des nuisances sonores et environnementales qui pourraient en résulter, j'aimerais, monsieur le secrétaire d'état, que vous me fournissiez quelques éclaircissements sur cette forte augmentation des survols de ma commune, qui n'a évidemment rien à voir avec l'avion de la Kalitta Air.

Sont-ce des mouvements commandés par un problème momentané lié à l'aéroport?  
S'agit-il d'une redéfinition des couloirs aériens dans le cadre du dossier de dispersion des survols des zones autour de l'aéroport de Zaventem?

Je parle ici au nom de nombreuses communes du sud-ouest de Bruxelles, qu'elles soient francophones ou néerlandophones.

**11.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Mme la présidente, je répondrai d'abord aux questions posées par M. Doomst.

In de loop van mei 2008, dus vorige maand, werd voor landingen heel regelmatig maar niet permanent van de baan 07L gebruikgemaakt. Baan 07L is een baan die niet met een ILS-systeem is uitgerust. Het is een baan die de aanvliegroute over het Pajottenland heeft. Zoals ik daarstraks aan de Brusselse collega's al zei, gaat bedoelde route via Koekelberg, Jette, Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek, Haren en Diegem naar de luchthaven.

Het gebruik van voornoemde baan gebeurde conform de voorschriften, maar is in elk geval een uitzonderlijk gegeven. Het gebruik was te wijten aan de weersomstandigheden, met name een oostenwind – vliegtuigen landen met de wind op de neus –, die meestal met zich bracht dat de toegelaten zijwind voor landingen op baan 02 werd overschreden.

Voormelde situatie is een tijdelijk gegeven. Zodra de weersomstandigheden een andere configuratie toelaten, wordt ze ook gebruikt. Aangezien het voorkomen van weersomstandigheden die het gebruik van baan 07 voor landingen noodzakelijk maken, veeleer uitzonderlijk zijn, zullen de bijhorende procedures ook veeleer uitzonderlijk worden toegepast. Wat werd gedaan, is echter wel degelijk een voorziene procedure.

Ik kan u verzekeren dat het ongeval met het Kalitta-vliegtuig in dat verband een handje heeft geholpen.

Een en ander gebeurt weliswaar met mistevredenheid van de inwoners van het Pajottenland, omdat baan 02/20 tijdelijk niet bruikbaar is. Dat heeft tot gevolg dat bij oostenwind alle vliegtuigen op baan 07 moeten landen, omwille van de meteorologische omstandigheden, wat niet altijd voor de hand ligt en makkelijk is.

Wij werken er hard aan en ik duw aan het dossier. Wij hopen dus dat baan 02 zo snel mogelijk opnieuw operationeel zou zijn. Ik hoor dat alles nu wordt opgeruimd.

Mij werd eerst beloofd dat baan 02 eind vorige week operationeel zou zijn. Nu wordt van eind deze week gesproken. In elk geval, eind deze week of begin volgende week zou baan 02 operationeel moeten zijn. Ik zie niet in welke argumenten nu nog zouden kunnen worden aangevoerd, tenzij de problemen met het voorste gedeelte – de neus –, dat op de talud van de spoorwegen ligt. Er moet alleszins worden vermeden dat de neus zou kantelen en op de spoorlijn terecht zou komen.



Monsieur Flahaux, les survols de Braine-le-Comte s'expliquent vraisemblablement par des avions en approche pour atterrir sur la piste 02. Le contrôle aérien doit en effet prévoir une séquence d'atterrissage en s'assurant d'une certaine distance entre les appareils. Lorsque le trafic est dense, les appareils doivent parfois continuer un peu plus loin sur leur route avant de s'insérer dans la séquence. Je dirai pour reprendre une image cycliste qu'ils doivent faire du sur-place. Dans l'axe de la piste, les atterrissages en 02 au mois de mai en raison des conditions météorologiques expliquent l'augmentation du nombre de survols constatée par vos administrés. En effet, je le rappelle, il n'y a pas eu de modification des procédures de vol depuis plus d'un an. Ce sont uniquement les circonstances du moment qui ont donné lieu à cette situation exceptionnelle.

**11.04 Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijke uitleg.

De mensen moeten inderdaad begrijpen dat uitzonderlijke omstandigheden voor uitzonderlijke gevallen zorgen.

U zegt dat er 20% van het jaar oostenwind is en dat dit moet worden meegenomen in het vliegconcept. Heb ik goed begrepen dat, als de 07L met ILS zal worden uitgerust, die mee zal worden betrokken in de discussie? Zal met andere woorden een meergebruik in de toekomst tot de mogelijkheden behoren? We moeten dat ook in een objectieve verdeling durven vernoemen.

**11.05 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** Mijnheer Doomst, dat is inderdaad theoretisch mogelijk, maar u mag niet vergeten dat bij oostenwind niet alleen de landingspiste een rol speelt, maar ook de vertrekpiste. Baan 07L, zijnde de langste piste, wordt dan ook gebruikt als startbaan. Er moet nagegaan worden of baan 07L mede als landingspiste en baan 07R eventueel mede als opstijgingspiste gebruikt kan worden. Theoretisch kan het dus, maar om mogelijke ongelukken te vermijden, kan er niet geland worden op baan 07L als er tegelijkertijd vanop die baan opstijgende bewegingen plaatsvinden. Theoretisch kan dat, maar er mag dan slechts een beperkte densiteit van trafiek zijn. Bij hoge trafiek kan dat niet en moet er maximaal geland worden op baan 02 en opgestegen worden vanaf baan 07L. Het blijft dus een exceptionele situatie, die nu nog eens verergerd werd door het ongeluk met de Kalitta.

**11.06 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse très claire. Néanmoins, je pense que le problème de fond réside dans la proximité de l'aéroport avec Bruxelles, capitale européenne. La véritable solution sera très certainement de diminuer progressivement le trafic à Zaventem au profit de l'aéroport de Bruxelles-Sud.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 5264 van de heer Logghe zal behandeld worden in een andere commissie.

Mme Snoy a transformé sa question n° 5307 en question écrite.

Quant à moi, je suppose que vous ne voyez aucun inconvénient à ce que je pose ma question de mon banc.

## **12 Questions jointes de**

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration en Belgique d'une taxe kilométrique pour les camions" (n° 5307)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la mise en place d'un péage autoroutier" (n° 5462)

## **12 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering in België van een kilometerheffing voor vrachtwagens" (nr. 5307)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van tolheffing op autosnelwegen" (nr. 5462)

**12.01 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, dans votre note de politique générale, vous indiquez que le gouvernement souhaitait mettre en place avec les Régions un système pour exploiter les possibilités offertes par la directive eurovignette, afin de faire payer les camions au nombre de kilomètres

parcours.

Pour réaliser cet objectif, il fallait convaincre la Wallonie, puisque la Flandre était déjà favorable à cette forme de taxation plutôt qu'à l'instauration d'une vignette forfaitaire. Le gouvernement wallon, il y a quelques jours, a marqué son accord de principe sur la mise en place d'un péage basé sur le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds sur le réseau autoroutier belge. Il a parallèlement rappelé son souhait d'un système de péage forfaitaire pour les voitures, visant l'instauration d'un droit d'utilisation des infrastructures routières belges.

Nous décelons de l'ambiguïté en la matière. En effet, il semble que le ministre Daerden ait lié les deux types de taxes et conditionne l'accord sur l'une à l'accord sur l'autre. Le gouvernement wallon, pour sa part, semble en retrait par rapport à cette position.

Monsieur le secrétaire d'État, en votre qualité d'autorité fédérale, vous avez un rôle de coordination. Pouvez-vous nous informer du stade d'élaboration de ce type de péage? On parle de 2011. Peut-on considérer qu'un accord formel entre les Régions à ce sujet est acquis ou imminent? Pouvez-vous nous informer davantage sur l'échéancier de la mise en œuvre d'un tel péage?

**12.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame De Bue, votre supposition selon laquelle je devrais être satisfait de la décision du gouvernement wallon est tout à fait correcte.

Cette décision permet de conclure un accord entre nos trois Régions pour instaurer le péage kilométrique sur nos autoroutes pour les poids lourds. C'est un premier pas vers une réelle internationalisation des coûts externes dus aux transports routiers. Un tel système devra, à terme, non seulement tenir compte des kilomètres parcourus par ces véhicules mais également de la pollution causée, de l'endroit où et de l'heure à laquelle ils circulent.

J'attire votre attention sur le fait que notre objectif final est que tous les types de transport paient les coûts qu'ils entraînent pour les Communautés. Des contacts ont été pris par les Régions entre elles, afin de préparer et de formaliser les bonnes intentions des uns et des autres. Le gouvernement fédéral donnera son soutien là où cela s'avèrera nécessaire et jouera un rôle actif dans le comité de concertation entre les Régions et le gouvernement fédéral, lors du débat du dossier. Ainsi, ce sera au gouvernement fédéral de prendre l'initiative de sortir de l'accord existant sur l'eurovignette, dès l'entrée en vigueur du nouveau système de péage kilométrique. On ne quittera pas un système avant que l'autre ne soit mis en application.

Étant donné qu'il serait plus judicieux d'avoir un système similaire pour toute la Belgique, mais si possible, pour l'ensemble du réseau autoroutier du Benelux, voire du nord de la France et peut-être d'une partie de l'Allemagne, le gouvernement fédéral fera tout son possible pour faciliter un tel accord entre ces différentes parties. La finalité est de rendre le système opérationnel pour 2011.

La question de Mme Snoy allait exactement dans le même sens mais, si j'ai bien compris, elle est transformée en question écrite.

**12.03 Valérie De Bue (MR):** Effectivement.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Les deux systèmes sont donc bien liés.

**12.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Absolument! Si mes souvenirs sont exacts, c'était une condition exigée par la Région dans la mesure où on voulait éviter un manque de recettes en la matière.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

La **présidente**: Les questions jointes n° 5337 de M. Crucke et n° 5536 de Mme Musin sont reportées en l'absence de leurs auteurs. J'en viens à ma question que je poserai de mon banc.

**13 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conditions d'obtention du permis de conduire pour les tracteurs agricoles" (n° 5351)**

**13 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de voorwaarden voor het verkrijgen van het rijbewijs voor het besturen van een**

## landbouwtractor" (nr. 5351)

**13.01 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, j'ai été dernièrement interpellée par le cas d'un jeune homme de 17 ans, fils d'agriculteur, qui souhaite reprendre l'exploitation familiale et doit donc passer son permis de conduire pour les tracteurs agricoles, dénommé aussi permis G.

Il se trouve que ce jeune homme, accidenté dans sa petite enfance, a gardé une faiblesse dans un bras et est, par conséquent, dans l'impossibilité d'effectuer un exercice demandé dans l'annexe 5 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire pour l'obtention de ce permis tracteur.

L'exercice en question consiste à l'attelage et au dételage de la remorque. D'après mes informations, il semblerait que cet exercice demande une force physique conséquente même pour un homme en parfaite forme physique. Je ne parle pas des femmes pour qui l'exercice doit certainement être encore plus difficile.

Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais donc savoir s'il est possible d'obtenir son permis G en ne présentant pas cette manœuvre. Si oui, quelles sont les formalités à accomplir pour en être dispensé? Éventuellement, en présentant un certificat médical, par exemple?

Il serait quand même très dommageable que l'on stoppe ainsi des vocations, surtout dans un secteur en pénurie, pour un problème qui ne me semble pas essentiel. Non seulement l'agriculteur est rarement seul dans son exploitation et peut donc se faire aider à la réalisation de la manœuvre si nécessaire, mais, en plus, suivant le type d'exploitation que souhaite pratiquer l'agriculteur, il n'a pas forcément besoin de savoir atteler une remorque à son tracteur.

Il s'agit bien d'un cas particulier, mais j'estime qu'il a aussi toute son importance.

**13.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Madame la présidente, l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, tel qu'il a été modifié par l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> septembre 2006, détermine le contenu de l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire de catégorie G, nécessaire pour la conduite des tracteurs agricoles.

L'épreuve sur le terrain isolé de la circulation comprend effectivement une manœuvre qui consiste à atteler et à dételer la remorque. Cette manœuvre a été imposée étant donné que l'attelage et le dételage de la remorque constituent des éléments importants dans le maniement et la maîtrise d'un tracteur agricole. Il a été estimé que, pour des raisons de sécurité routière, le candidat devait au cours de l'examen pratique faire preuve de sa capacité à effectuer correctement les opérations d'attelage et de dételage de la remorque.

Tout en comprenant la situation du candidat au permis de conduire de catégorie G que vous avez évoquée, il m'est difficile d'accorder une dérogation aux dispositions de l'arrêté royal. Toutefois, je vous invite à conseiller à cette personne de prendre contact avec mon administration afin d'examiner quelles seraient les modalités qui pourraient être arrêtées afin de faciliter, lors de l'examen pratique, l'exécution des manœuvres requises pour l'obtention du permis de conduire de catégorie G et ce tout en respectant le cadre réglementaire. Le cas échéant, vous me donnerez les informations nécessaires et j'interviendrai en sa faveur.

**13.03 Valérie De Bue (MR):** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État. Je comprends qu'il est difficile de généraliser un cas particulier. Je transmettrai le plus rapidement possible votre conseil.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 5469 van mevrouw Schyns is uitgesteld.

**14 Interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens tot de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het aantal fraudegevallen in de rijexamencentra" (nr. 61)**

**14 Interpellation de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nombre de cas de fraude dans les centres d'examen du permis de conduire" (n° 61)**

**14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, eind februari heeft de correctionele rechtbank in Antwerpen 19 voornamelijk allochtone jongeren veroordeeld die

fraude hadden gepleegd in het rijexamen centrum van Kontich. In totaal heeft het Antwerpse parket 38 personen gedagvaard voor rijexamenfraude. Met uitzondering van 9 gevallen in Deurne werden die allemaal gepleegd in het centrum van Kontich.

Examenfraude blijkt een lucratief handeltje te zijn bij voornamelijk allochtone jongeren die mededaders voor een bedrag van gemiddeld 500 euro in hun naam het examen laten afleggen. Vaak wordt er gebruikgemaakt van tijdelijke identiteitspapieren of van attesten die men opvraagt bij verlies van identiteitspapieren.

Op 3 maart heb ik in de commissie aan minister Leterme, op dat ogenblik nog bevoegd voor Mobiliteit, vragen gesteld over de fraude bij het afleggen van het theoretisch rijexamen. Minister Leterme wist te vertellen dat er door de FOD Mobiliteit instructies werden gegeven aan de examen centra die bepalen dat indien er fraude wordt vastgesteld de examinatoren systematisch klacht moeten indienen bij de politie. Telkens wanneer het gebruik van valse stukken of valsheid in geschrifte wordt vastgesteld, moet klacht worden ingediend bij de politie. Volgens minister Leterme werden er vorig jaar ongeveer 350 fraudegevallen vastgesteld in de examen centra.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb na een schriftelijk initiatief de cijfers met betrekking tot de fraudegevallen ontvangen. Vorig jaar werden er 357 fraudepogingen vastgesteld in de 32 verschillende examen centra. Slechts in één centrum volgt men blijkbaar de richtlijnen van de FOD Mobiliteit op om bij elk fraudegeval aangifte te doen. Slechts 95 keer op 357 werd er aangifte gedaan bij de politie. In sommige centra heeft men geen enkele keer aangifte gedaan. De cijfers tonen aan dat er nauwelijks gevolg wordt gegeven aan de instructies van de FOD om steeds klacht in te dienen.

Het grootste aantal gevallen van fraude situeert zich in Brussel. In het examen centrum van Anderlecht werden vorig jaar 120 fraudegevallen vastgesteld. Geen enkele keer werd er aangifte gedaan bij de politie. Ook voor de examen centra van Schaarbeek, Luik, Namen, Sint-Denijs-Westrem en Deurne zijn de cijfers onrustwekkend.

Mijnheer de staatssecretaris, er zitten een aantal onduidelijkheden in de statistieken van de cijfers, meer bepaald bij de eerste onderneming, automobielcontrole en -techniek. Daar verschillen de cijfers, die tussen haakjes staan, met de fraudepogingen. Bij de centra BTC en CBAT maakt men geen onderverdeling in welke plaats de fraudepogingen effectief werden aangegeven bij de politie. Daar voegt men ze allemaal samen, wat moeilijk is om na te gaan of er opvolging aan werd gegeven.

Ondanks de duidelijke instructie om steeds klacht in te dienen bij de politie wordt daar blijkbaar enkel in Kontich gevolg aan gegeven. In de andere 31 examen centra werden er nauwelijks of geen klachten ingediend bij fraude. In iets meer dan een vierde van de gevallen werd er klacht ingediend.

Enkel van de aangiftes van Kontich, en van slechts een van Deurne, is geweten dat er effectief tot vervolging werd overgegaan. Men kan wel klacht indienen, maar het is toch belangrijk, mijnheer de staatssecretaris, te weten of er effectief wordt overgegaan tot vervolging.

Ik heb aan de minister van Justitie, Jo Vandeuren, gevraagd de cijfers te geven inzake het aantal werkelijke vervolgingen. Justitie heeft geen moeite gedaan om dat cijfermateriaal op te vragen. Behalve het geringe aantal aangiftes bestaat dus het vermoeden dat maar een beperkt aantal aangiftes heeft geleid tot vervolging.

Fraude bij het afleggen van een rijexamen is toch niet niets. Het brengt de verkeersveiligheid immers ernstige schade toe. Naar alle waarschijnlijkheid zijn de gekende fraudegevallen slechts een fractie van het werkelijke aantal. De controle van de identiteitspapieren in de examen centra zal veel strenger gemaakt moeten worden en de richtlijn steeds klacht in te dienen zal daadwerkelijk gevolgd moeten worden.

Een rondvraag bij de politie in Brussel leert dat in de weinige gevallen die gemeld werden bij de politie er niet tot vervolging werd overgegaan. De fraude zal door zulke zaken de komende jaren nog stijgen, met alle mogelijke gevaren voor de verkeersveiligheid.

Mijnheer de staatssecretaris, behalve het probleem van fraude in examen centra is er ook nog het specifieke geval van Brussel, waar reeds werd aangetoond dat men in het Arabisch en in het Turks rijlessen kan volgen bij een aantal rij scholen. In die rij scholen kan men echter in het Nederlands niet terecht.

Mijn vragen zijn de volgende, mijnheer de staatssecretaris. Bent u in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken bereid tot het nemen van voldoende maatregelen om de controle strenger te maken en de centra op te dragen om bij elk fraudegeval systematisch aangifte te doen bij de politie? Bent u bereid bij Justitie aan te dringen daar de nodige aandacht aan te geven opdat er tot een daadwerkelijk vervolgingsbeleid zou worden overgegaan?

Mijnheer de staatssecretaris, u bent niet de enige die in deze verantwoordelijkheid draagt. Ik heb de minister van Binnenlandse Zaken op 4 maart schriftelijk gevraagd in bijkomende controlemechanismen te voorzien, maar de minister heeft mij daar nog niet op geantwoord.

**14.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Stevenheydens, u verwijst in uw vraag naar gegevens die ik u ter beschikking heb gesteld in antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 16 van 15 april 2008. In uw vraag nu geeft u het dubbele aan van wat ik in uw aanvraag had. Dat bewijst dat er een aantal elementen is dat ik niet heb kunnen nagaan.

In de commentaar bij de tabel die werd opgenomen in het antwoord dat ik u toen heb gegeven, heb ik duidelijk gezegd dat het om een aantal fraudepogingen gaat. Dat wil niet zeggen dat daadwerkelijk werd gefraudeerd en bijgevolg het rijbewijs op een onrechtmatige manier zou zijn verkregen. Volgens de examencentra zijn er trouwens weinig daadwerkelijke fraudes, gelet op de uitgevoerde controles. Het is dan ook zo dat het aantal fraudepogingen niet gelijk is aan het aantal doorgegeven klachten. Als meerdere feiten door dezelfde persoon worden gepleegd, wordt dat blijkbaar als een enkele zaak beschouwd. In de meeste gevallen kan de fraudepleger ervoor kiezen om de politie niet ter plaatse te laten komen, waarbij dus geen klacht wordt ingediend en dus ook niet wordt genoteerd. Dat is het geval in Anderlecht, waar de politie niet meer ter plaatse komt.

Er werden door mijn administratie instructies gegeven opdat de examinatoren systematisch klacht zouden indienen bij de politie bij de vaststelling van vals gebruik, zelfs indien de persoon niet meer aanwezig is. In geval van twijfel aangaande de persoon, dienen de examinatoren de kandidaat te vragen of hij aan het einde van het examen zijn handtekening, naam, adres en geboortedatum wil vermelden op het resultatenblad zodat dit met het identiteitsdocument kan worden vergeleken.

De examencentra kunnen bij de controle van de identiteit van de kandidaten die zich aandienen voor een theoretisch en/of praktisch examen slechts zover gaan als de wet toelaat. Op basis van het artikel 1 van het KB van 25 maart 2003 betreffende de identiteitskaarten zijn de examencentra verplicht om het attest te aanvaarden dat afgeleverd wordt in geval van verlies, van diefstal of vernieling van de identiteitskaart. Dat attest moet evenwel voorzien zijn van een foto van de kandidaat en van een stempel van de gemeente, zoals in de instructies van de FOD Binnenlandse Zaken staat. Onder meer dit attest lijkt nogal fraudegevoelig te zijn.

Ik ben bereid de problematiek voort te bespreken met mijn collega van Binnenlandse Zaken om dergelijke fraudepraktijken in de toekomst te vermijden.

Belangrijk is dat we wel degelijk weten langs welke weg men probeert, dat we daarop attenter zullen zijn dan in het verleden het geval is geweest en dat sowieso contact zal worden gelegd met Binnenlandse Zaken.

**14.03** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, de bijkomende vragen die ik heb gesteld, zijn logische vragen op basis van de statistieken die ik van u heb gekregen. Ik ben niet de enige die vragen stelt.

U zegt dat er een verschil is tussen een fraudepoging en werkelijke fraude. Ook al wordt men op heterdaad betrapt of komen de feiten pas aan het licht nadat de examens werden afgelegd, dan nog zijn de feiten even erg. Het gaat immers om hetzelfde. De intentie bij een fraudepoging is even erg als wanneer de fraude daadwerkelijk slaagt.

Wat Anderlecht betreft, zegt u dat de politie niet gemotiveerd is om ter plaatse te komen bij een oproep. Ook wanneer de politie niet ter plaatse komt, kunnen de examencentra klacht indienen. Op basis van de cijfers die u mij hebt gegeven, stel ik vast dat er geen enkele aangifte is gebeurd bij de politie.

Het is wel heel zwak van de leiding van dat examencentrum om te beweren dat de politie toch niet ter plaatse komt. Wanneer men geen moeite doet om klacht neer te leggen, heeft men ook geen enkel zinvol

argument om te beweren dat de politie niet gemotiveerd is.

Ik wil er bij u of bij de FOD op aandringen de examencentra te vragen te allen tijde klacht neer te leggen, ook wanneer de politie wegens onderbezetting of eender welke reden niet onmiddellijk ter plaatse kan komen. Zo niet heerst het gevoel van straffeloosheid helemaal.

Wat de attesten bij verlies van identiteitspapieren betreft, ben ik verheugd dat u er bij de minister van Binnenlandse Zaken zult op aandringen om de problematiek voort te bespreken en in een strengere controle te voorzien.

Wat het vervolgingsbeleid betreft, hoop ik dat Justitie daaraan de nodige aandacht wil besteden.

Om dat te onderstrepen, dien ik een motie in.

**14.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik wil erop wijzen dat ik nogmaals erop heb gedrukt dat er door mijn administratie instructies worden gegeven, opdat de examinatoren systematisch klacht zouden indienen bij de politie wanneer vals gebruik wordt vastgesteld, zelfs indien de persoon niet meer aanwezig is. Die instructie is intussen gegeven.

### **Moties** **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.  
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bruno Stevenheydens en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,  
gehoord de interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens  
en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,  
verzoekt de regering de nodige maatregelen te nemen  
- om de identiteitscontrole in de rijexamencentra strenger te maken;  
- om de examencentra op te dragen om conform met de richtlijnen van de FOD Mobiliteit steeds klacht neer te leggen bij fraude;  
- om een daadwerkelijk vervolgingsbeleid op dat vlak te hanteren."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bruno Stevenheydens et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre,  
ayant entendu l'interpellation de M. Bruno Stevenheydens  
et la réponse du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre,  
demande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires  
- pour renforcer les contrôles d'identité dans les centres d'examen pour le permis de conduire;  
- pour exiger des centres d'examen qu'ils déposent systématiquement plainte en cas de fraude, conformément aux directives du SPF Mobilité;  
- pour mettre en oeuvre dans ce domaine une politique de poursuites effective."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heer Jean-Jacques Flahaux.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par M. Jean-Jacques Flahaux.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.  
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

**14.05** **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, gaat het over de eenvoudige motie, die nu wordt ingediend? Dient die niet voorafgaand aan de andere motie te worden ingediend? De mijne is al ingediend.

La **présidente**: Je viens de la signer maintenant.

**15** Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'obligation d'utilisation de systèmes de freinage électronique, ABS, ALR?" (n° 5742)

**15** Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het verplichte gebruik van elektronische remsystemen, ABS, ALR?" (nr. 5742)

**15.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur l'obligation de l'utilisation des systèmes de freinage électronique (ABS, ALR, etc.). Les remorques des camions sont désormais dotées de systèmes de freinage performants: système antiblocage (ABS), correcteur automatique de freinage suivant la charge (ALR), gestion électronique (EBS).

Ces outils permettent aux remorques de freiner beaucoup mieux et donc d'assurer une plus grande sécurité aux usagers de la route. En effet, ils permettent au chauffeur de garder son adhérence à la route en évitant aux roues de la remorque de se bloquer en cas de freinage brusque.

Le seul souci est que, pour qu'ils soient opérationnels, il faut que le chauffeur les connecte au tracteur au moyen d'un câble. Or, le fait est que ces derniers ne le font pas toujours, pour ne pas dire pas souvent, dans la mesure où la loi belge, contrairement aux législations de certains de nos voisins, notamment les Pays-Bas, ne l'impose pas.

Aussi, monsieur le ministre, quelle position comptez-vous adopter en la matière pour renforcer la sécurité de nos routes? Comptez-vous faire modifier la loi ou un arrêté royal?

**15.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame la présidente, chers collègues, je voudrais d'abord faire remarquer à M. Flahaux que pareille question a déjà été posée par la voie écrite à mon prédécesseur. Il s'agit de la question n° 37 qui a été publiée le 22 février dernier. Cette réponse-ci reprendra donc des éléments de celle qui fut donnée par M. Leterme.

Nous ne disposons pas de données sur le nombre de véhicules équipés d'ABS (système anti-blocage) et/ou d'EBS (système électronique de freinage) ni sur le pourcentage de chauffeurs qui raccordent ou non ces câbles. On peut quand même supposer que quand le chauffeur raccorde normalement les deux conduits d'air pour le freinage entre le véhicule tractant et le véhicule tracté, il place également les câbles ABS et EBS.

Un véhicule tracté arbore toujours un autocollant EBS clairement visible à proximité immédiate de la prise de raccordement, attirant ainsi l'attention du chauffeur sur la liaison électrique nécessaire.

Je voudrais ajouter que le ALR ou le LSV (le dispositif répartiteur de freinage en fonction de la charge) est toujours intégré dans le système ABS et/ou EBS.

Enfin, je dois aussi attirer l'attention sur le fait que même si le câble ABS et/ou EBS n'est pas connecté, la combinaison tracteur-remorque dispose toujours de sa pleine capacité de freinage.

Il est vrai que notre réglementation technique ne prévoit pas expressément que les câbles doivent être connectés puisqu'on part de l'idée que si un véhicule est équipé d'un tel système, cela implique que son utilisation soit effective. Le conducteur d'un ensemble doit entre autres veiller à ce que le véhicule tractant soit relié de manière optimale au véhicule tracté. Les contrôles à ce niveau ne peuvent avoir lieu qu'en cas d'utilisation effective sur la voie publique. Ils doivent dès lors être effectués par la police et/ou par les contrôleurs routiers.

**15.03** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse. Je relirai la réponse donnée par M. Leterme du temps où il était ministre du Budget et de la Mobilité. On pourrait interroger les compagnies d'assurances pour disposer des rapports sur les accidents, pour connaître par ce biais la proportion de non-raccordements. Même si l'obligation n'existe pas, il semble normal qu'on le pratique.

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

La **présidente**: Les questions de M. Luykx (n° 5775) et de Mme Lahaye-Battheu (n° 5823) sont reportées.

**16 Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Europese richtlijn die kinderzitjes verplicht" (nr. 5775)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de inning van boetes van buitenlandse overtredders" (nr. 5823)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van kinderen in de auto" (nr. 5828)

**16 Questions jointes de**

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la directive européenne rendant obligatoires les sièges pour enfants" (n° 5775)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la perception d'amendes routières auprès de contrevenants étrangers" (n° 5823)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des enfants dans la voiture" (n° 5828)

**16.01 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, la presse s'est récemment fait l'écho d'une étude relative à l'utilisation des sièges pour enfants dans les véhicules automobiles des particuliers. Soixante pour-cent des enfants seraient mal attachés ou pas du tout attachés, alors que la réglementation impose que tous les enfants d'une taille inférieure à 135 centimètres soient attachés au moyen d'un système adapté à leur âge et à leur poids.

Dans la majeure partie des cas, c'est le siège pour enfant qui est mal fixé. Les raisons sont diverses mais le manque d'information et la complexité du système sont les causes les plus souvent citées.

Par ailleurs, il faut relever que la qualité des sièges disponibles sur le marché s'est considérablement améliorée ces dernières années. Il ne faudrait donc pas que cette amélioration ne profite pas totalement à la sécurité des enfants en raison de négligences lors de l'installation des sièges.

Dans les chiffres, qui sont interpellants, on constate que bon nombre de parents n'ont pas conscience du danger: 18% d'entre eux jugent le trajet trop court et ne voient pas l'opportunité d'attacher correctement leur enfant; 15% ont invoqué le refus de l'enfant lui-même – c'est assez interpellant! – et 10% ont évoqué un manque de temps.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle suite allez-vous donner à cette étude? Par exemple, une campagne d'information et de sensibilisation pourrait-elle être envisagée, de même qu'une concertation avec les Communautés, qui sont compétentes en matière d'enseignement, afin de sensibiliser les élèves et leurs parents, notamment sur le trajet domicile-école?

Envisagez-vous de procéder à des contrôles, par exemple aux abords des écoles, afin de toucher le public cible?

**16.02 Etienne Schouppe,** secrétaire d'État: Madame De Bue, pour ce qui est de la sécurité des enfants lors de déplacements particuliers, on doit se demander quelles mesures il faudrait encore prendre pour faire respecter une obligation qui touche directement au bien-être des enfants. Si on accepte que l'achat d'un siège d'enfant se fasse presque automatiquement quand le bébé est là, il n'en est pas moins vrai que les parents ne se donnent pas la peine de lire le manuel qui accompagne le moyen de protection ou qu'ils ne suivent pas les indications sur le siège lui-même. En outre, on ne se donne pas la peine non plus de réinstaller le siège quand on change de véhicule. Tout cela malgré l'abondance d'informations et d'initiatives qui visent notamment la promotion des moyens de protection des enfants.

Concrètement, l'IBSR dispose d'une brochure destinée aux parents et qui est adaptée chaque année: "Attachons les enfants en voiture". Ce document d'une trentaine de pages reprend l'essentiel de l'information sur l'utilisation des sièges auto et sur les dispositions légales en la matière. Une version résumée de ce document existe sous la forme d'un dépliant: "Enfants en voiture? Toujours attachés!"

Pour l'année 2008-2009, 205.000 brochures seront diffusées à travers le pays dont la moitié directement dans les maternités. En outre, l'IBSR participe à divers salons pour le bébé qui ont lieu dans plusieurs grandes villes. Pendant la durée de ces salons, les parents et futurs parents peuvent poser leurs questions sur le transport des enfants en voiture et observer une démonstration pratique sur l'installation de sièges



auto.

L'IBSR a même participé à une formation des vendeurs de sièges pour enfants. Il mène aussi une grande campagne "Tatou ceinture", dont la mascotte est un sympathique tatou, et qui s'adresse prioritairement aux jeunes parents, mais aussi aux enfants ainsi qu'à toute personne amenée à transporter des enfants en voiture. Cette campagne s'est traduite sous la forme d'affiches visibles le long du réseau autoroutier, de spots télévisés, et d'actions dans les écoles, qui sont conduites en collaboration avec la police.

Cette année encore, un mailing sera envoyé à toutes les écoles fondamentales du pays, dans le but de leur proposer la commande du livre "Olivia et les tatous ceintures". Il comprendra une toise et des informations pédagogiques sur le transport des enfants en voiture. Un site internet ludique et interactif consacré au thème de la campagne a par ailleurs été développé afin de servir de support aux instituteurs, aux parents et également aux enfants.

Vous voyez bien que nous nous donnons beaucoup de peine pour sensibiliser les jeunes parents à appliquer correctement les systèmes de protection pour enfants, mais nous devons continuer et même renforcer les actions et campagnes actuelles afin de convaincre les parents.

Voilà ma réponse à votre question, madame.

**16.03 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Ce chiffre était interpellant: le taux d'utilisation de la ceinture a bien augmenté à la suite de diverses campagnes, mais aussi à la suite de contrôles et d'amendes, pour atteindre les 75%. C'est encore insuffisant, mais il convient de poursuivre la sensibilisation. Peut-être faut-il aussi continuer à infliger des amendes, mais touchent-elles les enfants mal attachés? Les parents seraient davantage sensibilisés. Il me paraît assez effarant de se contenter de répondre que "l'enfant ne veut pas être attaché" quand la sécurité est en jeu.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 17.51 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.51 uur.*