

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 JULI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 14 JUILLET 2008

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 15.33 heures. La réunion est présidée par M. François Bellot.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.33 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: Nous entamons nos travaux. Mme Galant étant absente, sa question n° 5999 est reportée. Il en va de même pour les questions n° 6050 de M. Flahaux, n° 6065 de M. Schiltz, les questions jointes n° 6277 de M. Luykx et n° 6713 de M. Peeters ainsi que pour la question n° 6354 de M. Luykx, les membres n'étant pas présents.

01 Questions jointes de

- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation abusive de la piste d'atterrissage 02 le mardi 24 juin 2008" (n° 6666)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les relevés de vent par Belgocontrol et les justifications erronées quant à l'utilisation de la piste 02" (n° 6721)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le compromis Leterme visant à résoudre la problématique des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 7071)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeoorloofde gebruik van de landingsbaan 02 op dinsdag 24 juni 2008" (nr. 6666)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de door Belgocontrol verrichte windmetingen en de foutieve verantwoording voor het gebruik van baan 02" (nr. 6721)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorstel van minister Leterme om een antwoord te bieden op het probleem van de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 7071)

01.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il semblerait que la piste 02 continue d'être utilisée de façon abusive, excessive et illicite et en contravention avec de nombreuses décisions de justice. Mon collègue, M. Dallemagne, ira certainement dans le même sens!

Un huissier de justice aurait constaté les nombreuses infractions, notamment une mise en service totalement injustifiée de la piste 02 pour les atterrissages à la suite de normes de vent qui ne contraignaient pas l'utilisation de cette piste. De plus, un commandement de payer de nouvelles astreintes aurait été lancé contre l'État belge par les associations de riverains, sans préjudice des actions personnelles qu'implique la violation délibérée d'une décision de justice.

Sur la base de l'arrêt qui a été rendu par la cour d'appel de Bruxelles, arrêt interprétatif confirmant la thèse du premier arrêt rendu le 17 mars 2005, les associations de riverains auraient fait constater l'utilisation dite "abusive" de la piste 02 en question.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous l'utilisation de la piste 02, malgré l'arrêt du 29 mai 2008? Un commandement de paiement de l'astreinte a-t-il été lancé, comme l'annoncent les associations de riverains?

Que comptez-vous faire face à cet arrêt rendu le 29 mai?

01.02 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, permettez-moi tout d'abord de vous dire que je suis quelque peu étonné que mes deux questions aient été jointes car elles ont des portées différentes même si elles traitent pour l'essentiel de l'utilisation de la piste 02/20.

Ma première question concerne Belgocontrol qui est une entreprise publique autonome dont vous avez la tutelle, monsieur le secrétaire d'État. Comme vous le savez, cette entreprise publie au jour le jour et heure par heure les mesures de la force et de l'orientation des vents sur les pistes de l'aéroport de Bruxelles-National

Les riverains ont procédé récemment à un intéressant relevé puisqu'ils ont repris pour la période allant du 1^{er} janvier 2008 au 14 mai 2008, les données de vents pour l'ensemble des jours où la piste 02 a été utilisée. Ils ont ainsi pu comparer les normes de vents relevées en direct et qui sont publiées par Belgocontrol et les justifications apportées – et c'est intéressant – a posteriori par Belgocontrol quant à l'utilisation de la piste 02.

Je voudrais vous donner un exemple assez éloquent et qui a trait à la journée du 19 avril dernier. Toutefois, il existe également toute une série d'exemples du même type. Les relevés en temps réel montrent des vents qui varient de 2 à 5 nœuds sans rafale avec une direction qui oscille autour de 350-360 degrés avec parfois une orientation vers 10 degrés. Autrement dit, le vent était assez constant pendant plusieurs heures (2 à 5 nœuds) et oscillait aux alentours de 0 degré.

La justification apportée a posteriori par Belgocontrol concernant l'utilisation de la piste 02 qui n'aurait jamais dû être utilisée avec de telles normes de vents, ce même dans le cadre des dispositions actuelles, précise un vent de 70 degrés, de 12 nœuds avec des rafales allant jusqu'à 20 nœuds. Sur un même document, on peut lire que la puissance du vent se situait entre 2 et 5 nœuds et sans rafale aux alentours de 360 degrés, 0 degré, 10 degrés, ce pendant toute une nuit. Et en même temps, dans la justification, il est fait référence à un vent de 70 degrés, de 12 nœuds et des rafales allant jusqu'à 20 nœuds. La justification ne correspond donc pas du tout au vent tel qu'il a été enregistré par Belgocontrol.

De tels exemples sont légion pendant la période de référence. Cette analyse se révèle extrêmement intéressante sur le plan scientifique car elle aborde les cas de manière concrète.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me donner la raison de ces erreurs manifestes de justification par Belgocontrol? Qui, au sein de cette dernière, est responsable de la justification a posteriori du choix d'une piste en particulier? Êtes-vous au courant que, même lorsque les relevés de vent sont inférieurs aux normes en vigueur, la piste 02 est utilisée? D'après les associations de riverains, même en tenant compte des normes actuelles, il y aurait 70% d'atterrissages abusifs sur la piste 02. En tenant compte de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, ce chiffre atteindrait les 98%, toujours d'après cette étude très complète portant sur plusieurs mois.

Ma seconde question porte sur l'accord qui semblait exister au sein des partis du gouvernement. Le 14 mars 2008, une note a été diffusée et rendue publique: le compromis Leterme. Elle visait à résoudre la problématique des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Il y était précisé que le nouveau ministre de la Mobilité ferait un rapport au kern, tout d'abord, le 30 avril. Ensuite, cette date a été reportée au 31 mai, elle-même reportée à fin juin en raison de l'incident de Kalitta Air.

Mais force est de constater qu'aucune de ces dates butoirs n'a été respectée. Or, nous sommes à la mi-juillet et votre gouvernement n'a toujours pas reçu de votre part une proposition de compromis. Comptez-vous encore soumettre une telle proposition avant le départ en vacances?

Par ailleurs, il me revient que la norme de cinq nœuds sur toutes les pistes, de jour comme de nuit, serait utilisée. Si telle devait être la proposition, ce serait évidemment inacceptable, car on considérerait que la piste 02/20 serait une piste comme les autres alors qu'il s'agit d'une piste de réserve. Cette question de normes de vent est au cœur de toute la discussion. Où en êtes-vous de ce point de vue-là?

01.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, pour commencer par les questions posées par M. Baeselen, je puis lui répondre que la piste 02 a en effet été utilisée pour des atterrissages le mardi 24 juin entre 8.25 heures et midi et entre 17.12 heures et 22.16 heures en raison d'un vent de nord-est. Entre midi et 17.12 heures, la piste 07 a été utilisée en raison de l'indisponibilité de la piste 02 parce que

des travaux devaient être exécutés d'urgence au croisement des pistes 20 et 25R.

Une nouvelle demande d'astreinte a été exprimée par des riverains pour 43 atterrissages. Comme ce fut le cas lors des autres demandes d'astreinte, il subsiste une divergence de vues entre l'État belge et certains habitants au sujet de l'interprétation de l'arrêt du 17 mars 2005, malgré l'arrêt en interprétation du 29 mai 2008. Cette divergence devra être tranchée par le juge des saisies et par la cour d'appel.

Je tiens à répéter qu'une solution durable et acceptable par tous les intéressés constitue l'une de mes priorités, mais ne peut être trouvée qu'en faisant appel à la bonne volonté de tous.

Après avoir pris connaissance de votre question, monsieur Dallemagne, j'ai demandé à Belgocontrol de vérifier l'ensemble des données de vent pour la journée du 19 avril dernier. Force est de constater que les chiffres que vous mentionnez ne correspondent pas du tout aux mesures et prévisions de cette journée transmises par Belgocontrol.

En effet, je dispose ici des mesures relevées par les anémomètres de Belgocontrol pour cette date, entre 0 heure 00 minute et 0 seconde et 23 heures 59 minutes et 48 secondes. Je peux vous transmettre l'ensemble des documents que j'ai entre les mains. Ces mesures démontrent que la vitesse et la direction du vent justifiaient totalement l'emploi de la piste 02 pour des atterrissages et que Belgocontrol a parfaitement appliqué les consignes et la procédure de sélection des pistes.

Les justifications quant à la déviation par rapport au système préférentiel d'utilisation des pistes transmises au service de médiation étaient également correctes. Notez aussi que le service de médiation avait déjà averti les riverains le 18 avril 2008 que l'utilisation de la piste 02, pour les jours suivants, était probable en raison des prévisions météorologiques.

J'ajoute que la procédure de sélection des pistes a fait l'objet d'audits tant de l'autorité de surveillance nationale des fournisseurs de services de navigation aérienne (BSA) que d'Eurocontrol, audits dont les résultats ont toujours été positifs. Je constate que, malgré ces procédures et audits, les contrôleurs aériens doivent constamment se justifier pour tel ou tel choix de piste en fonction des directives qui sont les leurs, alors que la priorité de leur travail devrait être la sécurité.

En ce qui concerne la troisième question, je puis vous dire que la note du 14 mars 2008, à laquelle vous vous référez, prévoyait un rapport du secrétaire d'État à la Mobilité au kern et ce, sur les possibilités de mise en œuvre de périodes sans décollage pendant la nuit, après négociation avec le secteur. Ces périodes sans décollage conditionnaient les autres points de la note relative à l'utilisation des pistes et aux routes.

Après négociation avec les différents acteurs concernés, il est apparu que l'introduction des périodes sans décollage nocturne, tel qu'envisagé dans la note, n'était pas compatible avec la viabilité économique du hub de DHL. À la suite de ces conclusions, j'ai proposé une solution alternative au kern au mois de mai, combinant des périodes de nuit sans décollage le week-end avec une alternance dans l'utilisation des pistes de décollage et une révision des routes. Cette solution alternative permettait d'offrir un maximum de périodes calmes à l'ensemble des riverains. Ce n'est pas la première fois que je le dis: je visais 5, 3+2.

En matière de composante de vent, ma volonté est de faire primer la sécurité sans faire de choix politique – j'insiste – entre les pistes, comme cela a été le cas par le passé. Cela n'est réalisable qu'en décollant et en atterrissant le plus possible face au vent et en appliquant le même critère pour toutes les pistes en conformité avec les normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans la même optique, je puis vous dire que je suis personnellement favorable à l'installation d'un ILS sur la piste 07L qui permettrait de renforcer la sécurité des opérations par vent d'est à Bruxelles-National. Ces deux points sont en phase avec la position des pilotes qui demandent de mieux tenir compte de la sécurité. Cette proposition n'a pas encore obtenu l'adhésion de l'ensemble des partenaires du gouvernement et est toujours en discussion au sein du groupe de travail.

01.04 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez évoqué les bonnes volontés pour arriver à une solution dans ce dossier. Nous n'avons pas vraiment besoin de bonnes volontés, nous avons besoin de faire appliquer les normes de sécurité qui s'imposent et vous avez rajouté "valables pour toutes les pistes". Or, un dossier nommé Kalitta, sur lequel je reviendrai tout de suite, indique clairement que toutes les pistes n'ont pas la même longueur et que les conditions de sécurité, notamment par rapport au respect

des normes de vent, ne sont pas les mêmes sur toutes les pistes.

On sait donc qu'en réalité – et je suis d'accord avec vous, mais il y a sans doute une question d'interprétation –, il faut en revenir à une seule exigence dans ce dossier, l'exigence de la sécurité. Et non pas en arriver à la question des dispersions ou des nuisances par rapport à un aéroport près duquel les gens se sont installés en toute connaissance de cause, pour ceux qui étaient concernés par les survols à l'époque où l'on utilisait les pistes en raison des seules normes de sécurité et de vent. Ensuite, la donne a été changée pour des raisons purement politiques et, malheureusement, communautaires.

01.05 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de me proposer cette lecture passionnante des relevés de Belgocontrol. Visiblement, les chiffres des riverains sont différents alors qu'ils procèdent pareillement de Belgocontrol. Nous finirons bien par trouver un éclaircissement à ces divergences de chiffres. L'étude comparative sera intéressante. Je vous transmettrai également leur rapport car il présente un grand intérêt, notamment sur l'utilisation de la piste 02 de manière régulière, même quand on prétend que les normes de vent actuelles ne devraient pas le justifier. Cette étude est chiffrée et se base sur des données provenant de Belgocontrol.

Sur la deuxième partie de la réponse, je ne peux que rejoindre mon collègue M. Baeselen. Nous sommes tous d'accord sur le fait que la sécurité doit primer; c'est heureux et c'est un excellent point de départ. Il faut aussi tenir compte de l'histoire des environs de l'aéroport, selon les quartiers et les zones, dont certaines sont "non edificandi" depuis la nuit des temps et d'autres construites depuis la nuit des temps. Même sans tenir compte de cela, les pistes requièrent des normes de vent différentes; cela a toujours été le cas, cela a toujours fait partie des recommandations, cela a toujours été le résultat d'études. Selon les pilotes notamment, il faut utiliser certaines pistes en priorité et d'autres qui ne doivent l'être qu'en dernier recours, quand on ne peut pas utiliser les autres.

C'est cela, la sécurité. Elle veut que la norme de vent attachée à chaque piste varie en fonction de sa longueur et de sa pente éventuelle. On ne peut appliquer à la piste 02/20 une norme de vent de cinq nœuds comme sur la 07/25. Nous ne respecterions plus alors le principe de sécurité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les filtres à particules sur les véhicules au diesel" (n° 6378)

02 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "roetfilters in dieselloortuigen" (nr. 6378)

02.01 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, l'Union européenne n'imposera l'équipement des filtres à particules sur les nouveaux véhicules qu'à partir de 2011. Or il apparaît urgent d'agir dans ce domaine. Cette urgence est d'ailleurs acceptée et supportée par la population qui, majoritairement, s'exprime en ce sens.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de ces dispositions, pouvez-vous envisager d'adopter une mesure incitative au placement d'un filtre à particules sur les voitures diesel déjà en circulation?

Seriez-vous prêt à soutenir une intervention fédérale pour le placement de tels filtres à particules via, par exemple, une déductibilité partielle ou totale des frais d'investissement pour le placement de filtres par le biais de l'impôt sur les revenus des personnes physiques?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, comme vous l'avez fait remarquer, le Parlement européen a approuvé, le 13 décembre 2006, la nouvelle norme Euro 5 pour les voitures particulières et les utilitaires légers. Cette nouvelle norme sera en vigueur à partir du 1^{er} septembre 2009 pour les nouveaux modèles et du 1^{er} janvier 2011 pour toutes les nouvelles voitures.

Les voitures diesel en conformité avec la norme Euro 5 produiront cinq fois moins de particules fines par rapport au modèle existant Euro 4. Les voitures diesel qui roulent actuellement émettent beaucoup plus de particules de suie. Techniquement, il est possible d'équiper de filtres à particules la majorité des véhicules diesel fabriqués à partir de 1995 (année de construction).

Pour les véhicules sur lesquels les filtres sont installés dès la construction, les émissions de suie sont réduites de 95% et pour ceux dont les filtres sont installés ultérieurement, le rendement n'est plus que de 30 à 50%. Le prix du filtre à particules installé a posteriori est d'environ 500 euros.

Je sais qu'un subside de 400 euros est actuellement octroyé aux Pays-Bas – ce montant était d'ailleurs de 500 euros en 2007 – pour stimuler les propriétaires de véhicules diesel à faire poser ce type d'équipement. Cette subvention est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Le montant couvre environ 80% du coût du filtre à particules, 20% restant donc à charge du propriétaire. En Allemagne, un système équivalent existe également.

Mon administration a calculé que l'introduction de ce genre de mesure pour 10% du parc de véhicules concernés – il s'agit d'une estimation faite par les Hollandais – aurait un impact budgétaire de quelque 120 millions d'euros pour notre pays.

Ceci compte tenu d'un subside de 400 euros et d'un parc automobile de 3 millions de voitures diesel (voitures particulières et utilitaires légers). La part des véhicules diesel est d'ailleurs particulièrement élevée en Belgique.

Si la totalité du coût de ces "retrofit" était remboursée - dans cette hypothèse, 50% des véhicules sont concernés - l'impact budgétaire serait de 750 millions d'euros.

Ces montants sont importants et ne pourraient pas être supportés tels quels par le budget de l'État. Une récupération au niveau des accises sur le diesel serait conceptuellement envisageable, mais ne serait pas opportune dans le contexte actuel.

Une déductibilité au niveau de l'impôt des personnes physiques, du fait qu'elle ne couvrirait l'investissement qu'à 50% maximum du coût, ne constituerait pas un incitant de nature à engendrer un effet significatif.

Une réponse adéquate à la problématique devrait alors passer par l'instauration d'une fiscalité générale des véhicules en fonction de leurs performances environnementales, notamment les émissions polluantes qui tiendraient aussi compte de l'amélioration obtenue en plaçant a posteriori sur les véhicules existants (retrofit) des filtres à particules.

La problématique d'une fiscalité verte pour les véhicules n'est pas simple, parce qu'elle doit être pertinente et éviter les effets pervers. Elle est pour l'instant à l'étude au sein du gouvernement. Néanmoins, j'attire l'attention du président sur le fait que ce sont surtout les Régions qui, en cette matière, ont les clefs en mains via la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation et, à l'avenir, via une taxe kilométrique.

02.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'estime avoir reçu tous les éclaircissements indispensables. On ne peut que se réjouir que la Commission européenne exige le remplacement des filtres dès 2011...

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Vous n'ignorez pas que j'ai invité les constructeurs et les importateurs à ne vendre, à partir du 1^{er} janvier 2009, que des voitures à moteur diesel déjà munies du filtre. Je ne puis que soumettre cette demande. L'imposer est interdit. Seule l'Union européenne a le droit d'imposer une telle mesure. J'avoue n'avoir reçu aucune réponse à ma demande.

02.05 François Bellot (MR): Grâce à la sensibilisation de la population à la production de gaz à effet de serre et à la classification des véhicules dont notre commission a discuté (ecoscores, etc.), les acheteurs auront sans doute le réflexe de demander l'option du filtre à particules et les constructeurs, pourquoi pas, de le faire figurer dans leur kit de base.

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je ne comprends pas que certaines marques qui vendent des voitures à moteur diesel d'un prix de 13 ou 14.000 euros l'installent d'office et que d'autres marques, dont les prix montent jusque 45, 50 voire 60.000 euros, demandent un supplément de 500 euros pour le faire. Telle est la réalité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Carine Lecomte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "des dérogations, pour raison médicale, au règlement technique des véhicules" (n° 6381)

03 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "afwijkingen om medische redenen van het technisch reglement voor voertuigen" (nr. 6381)

03.01 **Carine Lecomte** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le lupus érythémateux systémique est une affection multigénique auto-immune touchant essentiellement les femmes.

Cette pathologie très polymorphe évolue sous forme de poussées déclenchées par des facteurs environnementaux, notamment la lumière ultraviolette. Autrement dit, chez certains patients, la maladie peut être aggravée par l'exposition solaire.

C'est le cas d'une jeune femme de 22 ans qui, atteinte de cette maladie, présente une photosensibilité importante aux rayons ultraviolets mais qui entend mener une vie normale et autonome. Pour ce faire, elle a introduit une demande de dérogation auprès du SPF Mobilité et Transports afin de pouvoir installer des filtres la protégeant des UV sur les vitres latérales avant et le pare-brise de son véhicule. Celle-ci vient de lui être refusée sur la base de l'arrêté royal du 17 mars 2003.

Je dispose, si vous le souhaitez, d'une copie des certificats médicaux ainsi que des courriers échangés avec votre administration.

Certes, monsieur le secrétaire d'État, le règlement technique pour véhicules prévoit que les vitres latérales avant et le pare-brise ne peuvent être obscurcis. Mais est-ce que de tels cas ne pourraient pas être prévus dans l'arrêté royal concerné? Il doit pouvoir être dérogé aux règles quand la santé et l'intégrité physique de l'utilisateur sont grandement menacés. Je compte sur vous pour faire avancer positivement ce dossier et vous en remercie.

03.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Lecomte, dans l'article 58 du règlement technique, il est stipulé qu'il est interdit d'apposer un film sur le pare-brise et les vitres latérales avant. Il faut tenir compte que la transparence des vitres pour la lumière visible doit être d'au moins 75% pour le pare-brise et 70% pour les vitres latérales avant. Pour les vitres latérales arrière et la lunette arrière, on peut descendre jusque 30%.

Je comprends fort bien la situation pénible dans laquelle la personne se trouve. Il faut reconnaître qu'il est difficile de vivre avec une telle maladie. Pour l'heure, je ne possède toutefois pas assez d'éléments techniques spécifiques sur ce dossier pour émettre un jugement quant à l'attribution ou non d'une dérogation relative au film UV.

Si le marché propose des produits qui remplissent les conditions en ce qui concerne la transparence et la filtration des rayons UV, une dérogation peut être envisagée si je dispose des éléments pertinents quant à la solution proposée.

Dès lors, si vous pouviez me donner les coordonnées de la personne en question, la direction technique de mon administration prendra contact avec elle pour élaborer une solution satisfaisante.

03.03 **Carine Lecomte** (MR): Monsieur le président, je ne peux qu'être satisfaite de la réponse du secrétaire d'État. Je crois que la jeune femme le sera certainement, vu l'importance que revêt pour elle de pouvoir être autonome et de jouir d'une mobilité légitime eu égard à son âge. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het (niet-)functioneren van de ombudsman van de luchthaven van Zaventem" (nr. 6434)

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

over "de afwezigheid van de ombudsmannen van de luchthaven van Zaventem" (nr. 6491)

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de afwezigheid van de ombudsmannen van de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 6506)

04 Questions jointes de

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le (non-)fonctionnement de l'ombudsman de l'aéroport de Zaventem" (n° 6434)

- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence de médiateurs pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6491)

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence des médiateurs de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6506)

04.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais obtenir des informations sur le fonctionnement du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles, qui serait privé de ses deux médiateurs – un francophone et un néerlandophone. Ce dernier serait absent depuis le mois de novembre pour raisons médicales. Quant au premier, il serait en congé indéterminé depuis le mois de mars, du moins si j'en crois certains journaux néerlandophones.

Selon certains, le médiateur francophone travaillerait comme conciliateur et même conseiller. Sa présence est évoquée au sein d'un cabinet ministériel, pour ne rien vous cacher. De nombreuses questions et plaintes adressées au service de médiation sont donc restées sans réponse ces derniers temps.

Confirmez-vous ces informations publiées par la presse flamande le jeudi 19 juin? Depuis combien de temps cette situation perdure-t-elle? Quelle est la situation exacte des deux médiateurs? Combien de plaintes et questions restent-elles en souffrance?

Enfin, quelles sont les mesures que vous comptez éventuellement prendre pour résorber ce potentiel d'arriéré?

04.02 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voor de feiten verwijs ik naar de uiteenzetting van de vorige spreker.

Ik releveer ook dat er bij de ombudsdienst van de luchthaven blijkbaar een aantal problemen op personeelsvlak is, hoewel dat voor de Nederlandstalige ombudsman zou zijn rechtgezet. Ik en ook andere collega's krijgen nu immers regelmatig berichten dat er binnen de luchthaven op Nederlandstalige vragen wel wordt geantwoord.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook een aantal vragen over het thema.

Erkent u het feit dat de vragen en klachten bij de ombudsdienst van de luchthaven onbeantwoord blijven en de dienst dus niet naar behoren functioneert?

Zijn vandaag inderdaad twee ombudsmannen afwezig? Wanneer zouden zij terugkomen?

Is de werking van de ombudsdienst enigszins gebrekkig, gelet op de afwezigheid van de ombudsmannen?

Zal u maatregelen treffen om aan het probleem tegemoet te komen?

04.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, j'inclurai dans mon intervention la réponse à M. Luykx puisque sa question traitait du même sujet.

De ombudsdienst van Brussels Airport, waarvan de kosten worden gedragen door de FOD Mobiliteit en Vervoer, heeft een Nederlandstalige en een Franstalige expert, alsook vier medewerkers gedetacheerd van Belgocontrol.

De Nederlandstalige expert is sinds 6 mei 2008 voor onbepaalde tijd met ziekteverlof. Daarvoor was hij sinds december 2007 wegens ziekte afwezig.

L'expert francophone, quant à lui, était détaché au cabinet du ministre Piette depuis le 1^{er} janvier 2008. Depuis le 21 mars, il est détaché au cabinet de Mme Milquet, vice-première ministre et ministre de l'Emploi et de l'Égalité des chances. Il n'exerce donc plus sa fonction au service de médiation pendant la durée du

détachement.

Cette situation a en effet entraîné un retard dans le traitement des plaintes, plus spécifiquement des plaintes de néerlandophones. Le service de médiation a pris des mesures pour y faire face et le retard sera probablement résorbé dans un délai de deux semaines au maximum, je l'espère.

Quant au remplacement de ces deux experts absents, l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création de ce service n'impose pas la désignation d'un expert pour chaque rôle linguistique, mais bien d'un directeur conseiller coordinateur. Mes services analysent actuellement la situation la mieux appropriée pour remédier aux problèmes de fonctionnement du service, en conformité avec ce cadre réglementaire.

Wat de vraag betreft die gerezen is omtrent de onpartijdigheid van de Franstalige expert, herhaal ik dat de betrokken expert momenteel zijn functies niet meer uitoefent, wegens detachering. Wat een eventuele deelname van experten aan een bewonersvereniging betreft, is het nuttig te verwijzen naar het koninklijk besluit houdende de oprichting van een ombudsdienst, dat duidelijk bepaalt dat de personeelsleden van deze dienst geen deel mogen uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van bijvoorbeeld zelfs het leefmilieu.

04.04 Xavier Baeselen (MR): Je remercie M. le secrétaire d'État pour la transparence de sa réponse. Cependant, j'aurais souhaité savoir par quel acte juridique le détachement d'un médiateur auprès d'un cabinet ministériel a-t-il été fait. Je suis surpris que des personnes qui doivent exercer des fonctions indépendantes puissent être détachées auprès de cabinets ministériels pour, ensuite, potentiellement réintégrer leur fonction. Toutes les normes internationales en matière de médiation et de médiateur vont à l'encontre de ce type de pratique.

Si j'entends bien, il n'y a pas de contrariété par rapport à l'arrêté actuel quant au statut du médiateur de l'aéroport. Il serait selon moi utile d'avoir une réflexion à cet égard et de modifier, en ce sens, le statut des médiateurs. Je trouve inacceptable qu'une personne, qui doit agir en toute indépendance dans le cadre de sa fonction de médiateur, puisse ainsi être détachée auprès d'un cabinet ministériel et réintégrer ensuite sa fonction de médiateur en l'état.

04.05 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed heb begrepen zijn de twee ombudsmensen of ombudsmannen vandaag afwezig en draait de dienst voorbeeldig. Men moet zich dan toch afvragen of die ombudsmannen wel noodzakelijk zijn, als het nu allemaal goed draait?

Ik moet wel vaststellen dat er op 19 juni, toen de vraag werd ingediend, ook al sprake van was dat men binnen de drie weken de achterstand zou inhalen. Nu zegt u, nu het bijna 19 juli is, dat het nog twee weken zal duren. Dat zal dus anderhalve maand zijn. Ik denk dat iedereen er belang bij heeft dat de dienst zo goed mogelijk draait en dat de mensen zo vlug mogelijk antwoord krijgen. Ik neem aan dat u daarover zal willen waken.

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid" (nr. 6463)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersveiligheid in België" (nr. 6466)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Observatorium voor de Verkeersveiligheid" (nr. 6479)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de haalbaarheid van doelstelling 2010 betreffende verkeersveiligheid" (nr. 6812)

05 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "de nouvelles mesures en matière de sécurité routière" (n° 6463)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière en Belgique" (n° 6466)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'Observatoire de la sécurité routière" (n° 6479)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'objectif à atteindre pour 2010 en matière de sécurité routière" (n° 6812)

05.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en uit de reeds beschikbare verkeersveiligheidsbarometers voor dit jaar blijkt dat het aantal verkeersdoden sinds vorig jaar niet verder daalt en zelfs terug in stijgende lijn gaat.

Daarmee kwam een eind aan een jarenlange daling. De laatste twee jaar zijn de quick wins uit de sensibilisering rond de nieuwe verkeerswet blijkbaar uitgewerkt en doven de positieve effecten uit.

Dat betekent dat als we de vooropgestelde doelstelling met betrekking tot de verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers tot onder 500 in 2015 willen halen, we belangrijke bijkomende maatregelen zullen moeten nemen.

De oprichting van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid is alvast een stap in de goede richting. Structurele maatregelen dienen inderdaad gebaseerd te zijn op de resultaten en aanbevelingen van onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen en de omstandigheden waarin die zich voordoen.

Belangrijke knelpunten zijn nog steeds het respect voor de snelheidslimieten en de gordeldracht. Door twee kilometer per uur trager te rijden en de gordel te dragen, hadden we respectievelijk 120 en 195 levens kunnen redden. Risicogroepen zijn dan weer de vrachtwagens, de motorrijders en de zwakke weggebruikers – voetgangers en fietsers.

Mijnheer de staatssecretaris, in dit kader wil ik u de volgende vragen stellen.

Ten eerste, welke bijkomende maatregelen wilt u concreet nemen om de vooropgestelde doelstellingen alsnog te halen? Zijn daarvoor de noodzakelijke middelen voorzien in de begroting?

Ten tweede, binnen welke termijn verwacht u de eerste resultaten van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid? Zult u die resultaten gebruiken om uw beleid bij te sturen indien dat nodig zou blijken?

Ten derde, hebt u de intentie om alle beschikbare gegevens – BIVV, verkeersveiligheidsbarometer, Observatorium voor de Verkeersveiligheid – in ons land samen te brengen voor omstandige analyses? U kent ons pleidooi voor een instituut voor verkeersongevallenanalyse. Indien niet, waarom niet?

Ten slotte, mogen we nog concrete acties verwachten op het vlak van ongevalanalyse, naar analogie van het proefproject in Oost-Vlaanderen en van de studie van ongevallen met vrachtwagens voor bijvoorbeeld motorrijders en/of zwakke weggebruikers? Indien ja, tegen welke datum?

05.02 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, je vous ferai gagner du temps ainsi qu'au secrétaire d'État et à la commission, puisque mes collègues et moi n'avons pas travaillé ensemble sur la rédaction de cette question, mais ce sont exactement les mêmes questions que je souhaite poser au secrétaire d'État sur la base des mêmes constats.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, notre collègue Guido De Padt a bien retracé le tableau statistique en rappelant certains chiffres.

Mes questions portent plus précisément sur l'Observatoire de la sécurité routière, nouvellement créé au sein de l'IBSR. Au cours d'une conférence de presse, vous avez énuméré différents objectifs: recueillir plus rapidement des données fiables sur les accidents de circulation, mettre en œuvre des mesures adaptées qui amélioreront la sécurité et susceptibles de diminuer le nombre d'accidents sur nos routes, mieux comprendre les différences régionales qui apparaissent déjà dans les chiffres.

Quels seront les moyens mis à la disposition de cet Observatoire? Combien de personnes comptera-t-il? Dans quels délais pourra-t-il travailler? Quelles sont les données qui seront traitées dans cet Observatoire?

Dans votre note, vous avez rappelé que vous deviez obtenir l'accord de différents ministres – Justice, Intérieur, Économie – pour recueillir les informations secondaires relatives aux accidents.

J'aurais aussi voulu obtenir plus d'informations sur les catégories de données en provenance de ces ministères.

Quelle est la différence avec le baromètre de la sécurité routière, créé par votre prédécesseur? Ne s'agit-il pas là d'une redondance?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de staatssecretaris, er werden al veel elementen aangebracht. Ik zal mij dus tot mijn vragen beperken.

Ik verwijs in dat verband naar de raming van de European Transport Safety Council of ETSC, die stelt dat de doelstelling 2010 bij ongewijzigd beleid pas in 2013 zal worden gehaald.

Hoe schat u de raming van de ETSC in? Zult u en zal de regering de doelstelling om de halvering tegen 2010 te realiseren, handhaven?

Ten tweede, bent u samen met uw collega van Binnenlandse Zaken bereid om spoed achter de invoering van het verkeer als zevende basisfunctie van de lokale politie te zetten? Wij zijn er immers van overtuigd dat bedoeld element uit het regeerakkoord belangrijk is om verdere actie met betrekking tot handhaving in het vooruitzicht te kunnen stellen.

Ten derde, wat zijn de beleidsintenties om op relatief korte termijn extra maatregelen te treffen en een nieuw verkeersveiligheidsbeleid te implementeren voor doelgroepen met een statistisch verhoogd risico, voor risicoplaatsen en voor risicomomenten?

05.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, chers collègues, comme vous, j'ai pris connaissance du rapport de l'organisation européenne pour la sécurité routière, qui explique que, comme d'autres pays, la Belgique n'atteindrait pas l'objectif européen de faire diminuer le nombre de tués de 50% en 2010 par rapport à 2001. Selon l'ETSC (European Transport Safety Council), la Belgique n'atteindrait son objectif qu'en 2012.

Ook al hebben we een vertraging van twee jaar, toch zijn we daarmee nog altijd de vierde beste leerling van de klas, na Frankrijk, Portugal en Luxemburg.

Selon les statistiques belges, qui ne sont disponibles de façon définitive que jusqu'en 2006, le nombre de tués entre 2000 et 2006 a diminué de 27% pour atteindre 1.069 tués sur la route en 2006.

Si l'on avait suivi la tendance favorable constatée au début des années 2000, le nombre de tués devrait actuellement être inférieur à 1.000. Or, le chiffre provisoire pour 2007 montre une légère augmentation.

Pour l'année 2007, l'ETIC constate, par ailleurs, une augmentation du nombre de tués dans toute l'Europe, sans toutefois donner d'explication à ce sujet.

Ik zou daarbij een kanttekening willen maken aangaande de verschillende evolutie in het noorden en in het zuiden van het land. In het Vlaams Gewest zit men min of meer op schema. In de periode 2000-2006 is het aantal verkeersdoden er gedaald met 36%. In het Waals Gewest is er slechts een daling geweest met 11%. Er is volgens mij dus nog heel wat progressiemogelijkheid, als ik mij zo mag uitdrukken, in het zuiden van het land. Ik denk dat de verantwoordelijken voor het verkeersbeleid dat ook hebben vastgesteld.

Ainsi, chers collègues, le gouvernement wallon vient d'annoncer vouloir investir dans la mise en place d'appareils automatiques.

À ce propos, je veux d'ailleurs citer la lettre que le ministre-président du gouvernement wallon a envoyé à l'occasion d'un avis à donner concernant l'utilisation des achats communs du fonds de la sécurité routière.

Dans cet avis, le gouvernement wallon décrit les priorités wallonnes en matière de sécurité routière. Je cite: "la multiplication des contrôles dans le cadre de la lutte contre la vitesse inadaptée, la multiplication des contrôles de la conduite sous influence et l'incitation au port systématique de la ceinture de sécurité".

Mijn conclusie op dit ogenblik is duidelijk. Indien Vlaanderen en Brussel de reeds geleverde inspanningen blijven voortzetten – en ik weet zeer goed dat de laatste loodjes doorgaans het zwaarst wegen – en indien

Wallonië er werk van maakt, vind ik dat wij moeten blijven geloven in het behalen van de gestelde doelstellingen tegen 2010 en 2015.

La semaine passée, à l'occasion de l'installation de l'Observatoire de la sécurité routière au sein de l'IBSR, j'ai déjà indiqué, sur la base de l'analyse des statistiques d'accidents, l'orientation des mesures à prendre, ce qui correspond bien avec les recommandations formulées par les états-généraux de la sécurité routière de 2002 et de 2007.

En résumé, ces mesures visent les groupes cibles comme les nouveaux conducteurs et les usagers faibles, et plus particulièrement les motards, mais également les piétons et cyclistes. Pour ce qui concerne les phénomènes d'accidents, l'alcool au volant, la maîtrise de la vitesse et le port de la ceinture restent prioritaires. Les accidents impliquant des poids lourds doivent également faire l'objet d'une approche particulière, surtout sur les autoroutes.

Le nombre élevé d'accidents graves n'impliquant qu'un seul véhicule doit nous faire réfléchir quant au comportement au volant des conducteurs: seront généralement en cause la nuit, la vitesse excessive, l'alcool, combiné ou non avec la drogue, et la fatigue.

Er is inderdaad niets nieuws onder de zon. Ook de problematiek van de verkeersonveiligheid vertoont immers een aantal constanten. Maatregelen met als doel de snelheid te verlagen, zijn absoluut noodzakelijk.

Door een daling van de gemiddelde snelheid met 2 km per uur in 2006 hadden wij 120 levens kunnen redden. Indien wij in 2006 allemaal de veiligheidsgordel hadden omgord, zouden er 95 verkeersdoden minder zijn geweest. Indien wij het rijden onder invloed van alcohol meer onder controle krijgen, wordt het ongevalrisico sterk verminderd.

En mars dernier, le Comité interministériel pour la sécurité routière a décidé de créer une "task force" Sécurité routière. Cette "task force" est chargée de proposer des mesures à court et à long terme sur la base des recommandations des états-généraux. Les Régions, responsables des mesures d'infrastructure et de la sécurité routière au niveau régional, l'Intérieur, la Justice, la police et l'IBSR y participent activement. Une note-cadre en la matière est attendue pour l'automne. Elle mettra l'accent sur les mesures qui seront prises en matière de contrôle et de poursuite, d'une part, et de communication, d'autre part, en vue d'atteindre les objectifs à court terme en 2010, donc d'ici deux ans. On examinera également quelles mesures peuvent être prises à long terme pour atteindre l'objectif de ne pas dépasser les 500 tués, à l'échéance 2015.

Wat het Observatorium voor de Verkeersveiligheid betreft, kan ik u zeggen dat dit orgaan is opgericht in het BIVV en dat het bijgevolg wordt gefinancierd uit de reguliere middelen die ter beschikking staan van het BIVV. In feite gaat het vooral om het bij elkaar brengen van reeds aanwezig personeel, aangevuld met enkele nieuwe krachten die zich specifiek op de gegevensverzameling en –analyse zullen concentreren.

Zoals in het verleden al het geval was, wordt ook samengewerkt met de verschillende andere overheden om de gegevens te verkrijgen, vooral met de FOD Economie in verband met de ongevallenstatistiek, de politie, Justitie enzovoort. Zij zullen structureel worden betrokken bij het Observatorium in een stuurgroep.

Les statistiques du baromètre de la sécurité routière sont des données provisoires et indicatives. Par exemple, les données relatives aux tués dans les 30 jours n'y sont pas intégrées. Pour les tendances et analyses approfondies, il est préférable d'utiliser les chiffres définitifs et ce sur une période suffisamment longue.

Het Observatorium voor de Verkeersveiligheid leverde reeds zijn eerste werkstuk af door de presentatie van de evolutie van de verkeersveiligheid over de periode 2000-2006. In het najaar van 2008 zullen de definitieve cijfers voor 2007 in de presentatie worden geïntegreerd.

Voorts worden specifieke themadossiers opgesteld in functie van de doelgroepen en risicofenomenen die ik reeds aanhaalde.

Een volgende stap zal dan zijn om meer in de diepte gegevens te analyseren op basis van de voorhanden zijnde informatiebronnen, zoals de ongevalformulieren, het gerechtelijk dossier, de processen-verbaal en het verzekeringsdossier.

Dankzij het proefproject, dat in het najaar van 2008 start, met betrekking tot de ongevallen met vrachtwagens in de provincie Oost-Vlaanderen zullen wij kunnen nagaan welke problemen op praktisch, materieel en wetgevend vlak daarbij kunnen rijzen.

Er werd door de heer Van den Bergh ook een vraag gesteld over de invoering door de lokale politie van het verkeer als zevende basisfunctie. Volgens de timing die ik van het kabinet van Binnenlandse Zaken kreeg, is de publicatie van het koninklijk besluit ter zake tegen eind 2008 gepland. De praktische implementatie met betrekking tot de organisatienormen en het functioneren van de politie wordt dus nu al uitgewerkt.

05.06 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het uitgebreide en voor het grootste gedeelte overigens ook grote voldoening schenkende antwoord.

Ik zei u al dat ik heel tevreden ben dat u echt werk wil maken van de ongevallenanalyse. Ik feliciteer u daarvoor.

Anderzijds, de Vlamingen zullen minder graag horen dat de Walen op het vlak van het installeren van flitspalen blijkbaar een versnelling hoger zullen schakelen. Ik weet niet of u ook de kaartjes al hebt gekregen van misnoegde Vlamingen die aangeven dat er in Vlaanderen zoveel en in Wallonië zo weinig flitspalen staan. De Vlamingen hebben nu misschien gevonden wat zij zochten, namelijk dat Wallonië meer flitspalen zal plaatsen. Daarom zullen er in Vlaanderen echter niet minder worden geplaatst. Dat is de keerzijde van de medaille.

Het is, gezien de verschillen, namelijk 36% tegenover 11%, echter goed dat Wallonië de versnelling op het vlak van de verkeersveiligheid in een hogere stand schakelt. Ik geloof dat alle middelen daartoe goed zijn. In bedoelde materie zijn communautaire discussies weinig zinvol, aangezien het over de veiligheid van de mensen gaat.

05.07 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, je laisse la réplique à Mme De Bue.

05.08 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse assez complète.

Cet outil statistique était l'une des recommandations et un vœu appelé depuis longtemps par l'IBSR et aussi par les états généraux de la sécurité routière. L'IBSR a toujours plaidé pour un outil statistique fiable. C'était vraisemblablement un manque dans notre système de sécurité routière. Monsieur le secrétaire d'État, je ne peux donc que vous encourager à faire en sorte que l'on ait ces données le plus vite possible. De fait, il y a toujours un grand décalage par rapport à l'obtention de données qui freine parfois aussi la mise en place de politiques efficaces. Je ne peux que vous encourager à aller dans ce sens.

05.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ook namens mij dank voor het uitgebreide antwoord en de engagementen die erin zijn opgenomen. Ik denk dat wij daaraan weinig toe te voegen hebben. Het komt er nu op aan om terug stappen vooruit te kunnen zetten.

Toch nog een bedenking bij de opmerking dat wij vierde zijn in de Europese klas qua prestatie inzake de doelstelling 2010. Dit is natuurlijk wel vrij relatief. Als men van ver komt, kan men natuurlijk iets gemakkelijker een goede inhaalbeweging maken.

Nederland dat in deze rangorde een stuk achter ons komt maar in de echte rangorde op het vlak van verkeersveiligheid nog vele straatlengtes voorsprong heeft, heeft als doelstelling 500 verkeersdoden in 2020 op een bevolking die toch wel iets groter is dan de onze. Men heeft ondertussen alweer een nieuw plan opgesteld waarin men als doelstelling heeft om tegen 2020 op een goede 300 verkeerslachtoffers te komen. Dat zijn natuurlijk andere ambities dan degene waarover wij spreken.

Ik ben al erg tevreden met het antwoord dat de staatssecretaris heeft gegeven met betrekking tot de ambities voor de komende jaren. Laat ons hopen dat 2010 effectief haalbaar blijft.

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

06 Questions jointes de

- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les mesures à prendre en matière de sécurité des deux-roues motorisés" (n° 6540)
- M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la politique en matière de sécurité routière à l'égard des motards" (n° 6665)
- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'attitude adoptée vis-à-vis des motards dans le cadre de la politique en matière de sécurité routière" (n° 6728)

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "veiligheidsmaatregelen ten gunste van de gemotoriseerde tweewielers" (nr. 6540)
- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verkeersveiligheidsbeleid ten aanzien van motorrijders" (nr. 6665)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stiefmoederlijke behandeling van de motorrijders in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 6728)

06.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, nous n'avons pas travaillé ensemble à l'élaboration des questions, mais nous sommes préoccupés par les mêmes problèmes au-delà de la frontière linguistique, ce qui me réjouit, et en particulier sur la situation des deux roues motorisées.

J'ai déjà eu l'occasion au sein de cette commission d'évoquer mon intérêt pour les deux-roues motorisés et le fait que, malheureusement, je n'avais pas trouvé dans la note de politique générale de M. le secrétaire d'État une attention particulière sur ces véhicules; depuis lors, il a eu l'occasion d'aborder cette problématique devant cette commission, notamment à l'occasion de la fameuse proposition de loi votée en commission et rejetée en plénière, pour laquelle le secrétaire d'État travaille actuellement à la rédaction d'un arrêté royal. Je fais ici référence à la proposition de loi relative à l'utilisation des bandes de circulation réservées aux bus par les motos.

De manière plus générale, de récentes statistiques montrent que les utilisateurs de deux-roues motorisés sont sur-représentés, malheureusement, parmi les victimes de la route. Je voudrais justement profiter de la présence du secrétaire d'État pour revenir sur ce sujet et étudier avec lui les mesures, peut-être plus détaillées que celles qui figuraient dans la note de politique générale du ministre, que vous et votre administration allez prendre pour que les motards ne soient plus proportionnellement les victimes les plus nombreuses, que ce soit à travers des actions de sensibilisation ou des actions de prévention.

Certaines ont déjà eu lieu par le passé, mais il serait sans doute utile de revenir avec de nouvelles campagnes préventives sur les motards, pour sensibiliser tant les automobilistes à l'égard des deux-roues motorisés que les motards eux-mêmes aux dangers de la voirie; ce serait utile. Je ne considère pas que, dans tous les cas, les automobilistes ont tort et les motards raison; pour moi, il devrait y avoir une bonne entente et un partage de la route et des mesures de sécurité vis-à-vis de tous.

06.02 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, uit een rapport van de European Transport Safety Council ETSC blijkt dat in Europa in 2006 minstens 6.200 motorrijders om het leven kwamen tijdens een verkeersongeval. Daarmee vertegenwoordigen zij 16% van het totaal aantal verkeersslachtoffers, terwijl ze slechts instaan voor 2% van het totaal aantal afgelegde kilometers. De kans op een dodelijk ongeval voor motorrijders is dus acht keer groter dan voor autobestuurders.

In België zitten we inzake het aantal doden zelfs boven het Europees gemiddelde. Deze categorie van bestuurders verdient dan ook de nodige aandacht van de beleidsmakers op de verschillende niveaus. Werner De Dobbeleer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid erkent eveneens dat motorrijders in ons land een erg kwetsbare groep vormen die van nabij moet worden opgevolgd. Ook in België neemt het aantal motorrijders op onze wegen de laatste jaren sterk toe.

In uw beleidsnota merkte u ook al op dat het aantal doden in deze categorie verontrustend en constant blijft toenemen, met 10% tussen 2000 en 2006. Terecht stelde u dat geschikte veiligheidsmaatregelen dienen te worden ingevoerd. In uw beleidsbrief staat ook te lezen dat dit thema absoluut met de sector zelf moet worden besproken. Dat overleg zou kunnen plaatsvinden in de werkgroep motorrijders bij het BIVV. Al meer dan een jaar worden de motorfietsgerelateerde onderwerpen trouwens doorverwezen naar die werkgroep. De werkgroep werd blijkbaar op het ogenblik dat ik de vraag heb opgemaakt, nog niet bijeengeroepen. De oorzaak zou zijn dat er een probleem is om een goede voorzitter te vinden. Binnen het BIVV hadden ze een persoon die aan de voorwaarden beantwoordde, maar die heeft recent zijn ontslag gegeven.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, beschikt u over nationale cijfergegevens, zo mogelijk opgesplitst per Gewest, betreffende het aantal ongevallen in ons land van de afgelopen drie jaar, waarbij een motorfietser was betrokken? Hoeveel motorrijders kwamen daarbij om het leven? Hoe verhoudt dat aantal zich tegenover het aantal ongevallen en overlijdens bij autobestuurders?

Ten tweede, welke concrete veiligheidsmaatregelen wilt u nemen om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verbeteren? Is daarvoor in de noodzakelijke middelen voorzien in de begroting?

Ten derde, kunt u bevestigen dat de werkgroep motorrijders nog niet werd bijeengeroepen? Ligt de oorzaak bij het ontbreken van een voorstel of liggen nog andere redenen daaraan ten grondslag?

Ten vierde, welke initiatieven wilt u nemen om het sectoraal overleg vorm te geven? Binnen welke termijn mogen we dit verwachten?

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kan bondig zijn.

In de beleidsnota die u hebt gepresenteerd, wordt inderdaad gewezen op de verontrustende en constante toename van het aantal doden bij brom- en motorfietzers. U hebt inderdaad gezegd dat deze problematiek absoluut met de sector moet worden besproken. Ondertussen hebben wij vernomen dat er blijkbaar wat problemen zouden zijn binnen het BIVV in verband met een werkgroep die zich speciaal met de problematiek van de motorrijders zou bezighouden. Ik sluit mij ook aan bij de vragen die zijn gesteld door collega De Padt.

Ik herhaal mijn drie vragen die ik u schriftelijk heb bezorgd. Wat verstaat de staatssecretaris onder overleg met de sector? Klopt het dat de BIVV-werkgroep nog niet is samengekomen? Ondertussen weten wij wat de problemen zijn. Welke maatregelen werden genomen opdat de verkeersveiligheid van de motorrijders drastisch kan worden verhoogd?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

06.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijne heren, uit de cijfers van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid inzake de evolutie van de verkeersveiligheid in België tussen 2000 en 2006 valt af te leiden dat de motorrijders onze bijzondere aandacht vragen.

Het aantal doden – zij die onmiddellijk of binnen de dertig dagen na het ongeval zijn gestorven – in de categorie motoren van meer dan 400cc toont aan dat dit de enig stijgende categorie is. Niettegenstaande het feit dat het aantal door motorrijders afgelegde aantal kilometers in 2006 steeg met 25% ten opzichte van het gemiddelde in 1998/2000 vertegenwoordigt dit evenwel slechts 1,3% van het totaal aantal afgelegde aantal kilometers. Dit percentage staat dan ook echt in wanverhouding tot het aantal doden dat 12,2% van het totale aantal doden in 2006 bedraagt.

Dit betekent dat het risico van overlijden per afgelegde kilometer tien keer groter is dan bij andere voertuigtypes. De stijging van het aantal doden dertig dagen voor motorrijders tussen het gemiddelde van de jaren 1998 tot 2006 bedroeg 12,7%. De daling van het aantal doden dertig dagen voor bestuurders van personenvoertuigen bedroeg voor dezelfde periode 30,3%. De ene stijgen dus met 12,7% terwijl de andere dalen met 30,3%.

Ik heb daarover statistieken. Ik kan u elk een exemplaar geven, evenals aan de mensen van het Verslag. Die statistieken zijn onderverdeeld per Gewest.

Wat de mogelijke oorzaken en maatregelen betreft om de oververtegenwoordiging van motorrijders in de ongevalstatistieken in te dijken, heb ik reeds in deze commissie geantwoord op de vragen die werden gesteld door de dames Musin en Lejeune.

Er zijn ongetwijfeld meerdere factoren die een rol kunnen spelen, zoals de onzichtbaarheid van de motorrijder voor de automobilist, het risicogedrag van de motorrijder zelf, de gebrekkige rijopleiding en de infrastructuur. In mijn beleidsnota heb ik gesteld dat de zichtbaarheid en dus de bescherming zou moeten worden verhoogd door het dragen van reflecterende hesjes of van reflecterend materiaal door de

motorrijder.

Met betrekking tot deze items is er absoluut overleg met de sector nodig. Zoals ik daarnet al zei, zijn er nog andere maatregelen mogelijk op het vlak van de rijopleiding en – waarom niet, we moeten de vraag durven stellen – de beperking van het vermogen van de motoren.

Ik zal de voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid vragen om een voorzitter van de werkgroep aan te duiden en de werkgroep Motorrijders opnieuw samen te roepen na de vakantie zodat zij hun mening kunnen geven over de maatregelen die moeten worden genomen om de veiligheid van de motorrijders te verhogen.

Daarbij wil ik alle mogelijkheden openlaten.

06.05 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben ook in deze vrij tevreden over uw antwoord. U geeft immers blijk van het feit dat u deze problematiek ernstig wil aanpakken. Dat is nu eenmaal een zwakke doelgroep die heel gevoelig is op het vlak van de verkeersveiligheid. Ik geloof dat wij daarvoor specifiek aandacht moeten hebben.

Wat de beperking van het vermogen betreft, ik weet niet of u veel applaus zal krijgen van degenen die met een motorfiets rijden. Ik weet dat niet. Ik zou dat eens met die mensen moeten bespreken. Dat is zoals met wagens. Men zou ook kunnen pleiten voor een beperking van het vermogen van gewone auto's. Dat is een heel delicaat probleem. Ik denk dat het goed is dat u de knuppel in het hoenderhok gooit om de kippen wat te laten kakelen.

06.06 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse détaillée et pour l'intérêt qu'il porte à cette problématique. Il faudra effectivement prendre des mesures.

Pour ma part, je vous ai écouté en néerlandais. J'ignore si je vous ai bien compris mais vous avez évoqué une des pistes, à savoir la limitation de la puissance des motos. Je ne suis pas convaincu de l'utilité de la mesure car on pourrait aussi avoir ce type débat par rapport aux voitures.

Ceci étant, il me semble important de porter une attention accrue aux motards, que ce soit à travers la formation, comme vous l'avez évoqué, à travers les politiques de prévention ou les campagnes d'information et de sensibilisation.

Au regard des chiffres que vous avez donnés, je constate que les accidents graves entraînant la mort ont principalement lieu en dehors des villes. En ville, il y a un certain respect de la limitation de vitesse et les vitesses étant réduites, les accidents causant la mort sont heureusement peu nombreux. Pour Bruxelles, par exemple, il y a eu 0 mort en 2005, 3 morts en 2004 et 2 morts en 2006. Cela indique bien que c'est davantage sur autoroute ou en province, en dehors des agglomérations, que les accidents les plus graves ont lieu. Sans doute, ces statistiques vous aideront-elles aussi à mener les campagnes qui s'imposent en la matière.

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord en voor de cijfergegevens die toch wel schokkend weergeven wat er aan de hand is met de problematiek van de motorrijders. Ik heb ze nog niet kunnen bekijken wat de Gewesten betreft.

U hebt echter ook in antwoord op een eerdere vraag een vaststelling gedaan waaruit blijkt dat er een verschil is op het vlak van verkeersveiligheid tussen het noorden en het zuiden van dit land. U hebt die vaststelling gedaan in verband met het totaal aantal verkeersdoden. Ik neem aan dat dit ook uit deze cijfers zal blijken. Dat verschil vergt ook een verschil in aanpak tussen het noorden en het zuiden. Het is een communautair verschil en het verdient ook een communautaire aanpak. Dat is een zaak waarvoor wij al lang pleiten.

Ik denk eerlijk gezegd dat er binnen het Belgisch kader geen sprake kan zijn van een goed veiligheidsbeleid. Ik denk dat we daar echt van af moeten durven stappen. Er worden kleine stappen genomen, in de borrelnootjes die nog niet eens aan bespreking toe zijn in de Senaat. Volgens mij is het Belgisch niveau een obstakel dat uit de weg moet worden geruimd, mijnheer de staatssecretaris. Pas dan kunnen wij echt een effectief goed verkeersveiligheidsbeleid gaan voeren. Met alle respect voor wat u hier op federaal vlak probeert te doen, het is uitgesloten dat wij een goed verkeersveiligheidsbeleid kunnen voeren in het

algemeen en wat de motorrijders betreft in het bijzonder als we binnen dit Belgisch kader blijven functioneren.

Ik vind het jammer dat u zegt dat we pas na de vakantie werk gaan maken van die werkgroep. De problemen zijn gekend. Ik neem aan dat er vakantie is voor de mensen die daar werken maar ik vind het jammer dat er pas na de vakantie werk van wordt gemaakt.

Wat die beperking van het motorvermogen betreft, ook daar heb ik vragen bij. U gooit dat hier natuurlijk in het midden om een bepaald schokeffect te krijgen. We weten ook dat dit morgen wellicht in de kranten staat. Ik weet echter niet of dat uiteindelijk zo'n goede maatregel is. Misschien stond het vandaag al in de krant maar ik denk het niet, het zal voor morgen zijn. U hebt een betere toegang tot de media dan ik. Ik meen dat we een globaal pakket van maatregelen moeten bekijken. Uiteraard zal dit een maatregel zijn die moet kunnen worden bekeken. Ik heb daar geen probleem mee. Ik zeg niet dat ik er voorstander van ben. Het moet natuurlijk een globaal pakket van maatregelen worden die bijvoorbeeld ook betrekking hebben op de rijopleiding. Nu focussen op één welbepaald punt vind ik niet echt een goede gang van zaken.

06.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik zou toch nog even willen reageren.

Mijnheer Mortelmans, laten wij de elementen van de verkeersveiligheid niet door een communautair-politieke bril bekijken.

U verwijst naar de cijfers in Wallonië. Laten wij echter allen doen zoals in Brussel. Brussel heeft voor de verkeersstatistieken en het aantal doden veruit de beste resultaten. Alles moet in zijn stedenbouwkundige context worden gezien.

Zoals ik reeds tijdens de bespreking van mijn beleidsnota aangaf, zijn de geringere bewoning in Wallonië en de wegen met veel minder verkeer bijna een uitnodiging om sneller te rijden.

De voorzitter himself maakte mij indertijd attent op voornoemd feit. Hij diende in zijn gemeente vast te stellen dat er in het algemeen op sommige wegen te hard wordt gereden. Vanaf het ogenblik dat hij automatische registreerapparaten op bedoelde wegen plaatste, merkte hij dat de processen-verbaal volgden. Het waren niet noodzakelijkerwijze de lokale inwoners maar mensen van andere regio's die werden gesnapt.

Ik pleit er dus voor om het probleem niet communautair te plaatsen. Veiligheid moet een objectieve norm zijn die wij overal moeten betrachten.

06.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik ben het volledig met uw laatste opmerking eens. Dat neemt echter niet weg dat Vlaanderen, Wallonië en Brussel zelf hun eigen maatregelen zouden moeten kunnen treffen, ook voor de zaken die nu federaal worden geregeld. Inzake infrastructuur worden al een aantal zaken communautair behandeld.

Ik beweer niet dat verkeersveiligheid een communautaire zaak is. Ik zeg wel dat wij, zowel Vlaanderen als Wallonië en Brussel, zelf moeten kunnen beslissen over de maatregelen die wij desgevallend voor een betere verkeersveiligheid willen treffen, ten bate van zowel Wallonië als Brussel en Vlaanderen.

06.10 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Niet later dan 1 juli 2008, wat toch niet zo lang geleden is, heeft de heer Demotte mij nog geschreven. Ik gaf daarstraks voorlezing van een stuk uit zijn brief. Hij schreef dat hij werk wil maken van het probleem. Voor mij is dat een belangrijke aanwijzing.

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

Le **président**: La question n° 6852 de M. Lavaux est transformée en question écrite.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vervalste rijbewijzen" (nr. 6470)

07 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les permis de conduire falsifiés" (n° 6470)

07.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers die ik kreeg van uw collega van Binnenlandse Zaken blijkt dat tussen 2003 en 2007 meer dan 7000 valse rijbewijzen, vooral niet-Europese, werden aangeboden om deze te laten inruilen tegen een Belgisch rijbewijs. In 2003 waren dat er nog 872. Dat aantal steeg in 2007 tot 1985. In vijf jaar tijd werden tevens 737 valse Belgische rijbewijzen ontdekt.

Dit is een fenomeen dat volgens mijn enige aandacht verdient. Het lijkt mij immers zeer nefast dat mensen trachten aan een rijbewijs te geraken zonder te kunnen bewijzen dat zij over de nodige rijvaardigheden beschikken. Integendeel zelfs, het feit dat zij via vervalste documenten aan een rijbewijs trachten te geraken bewijst dat zij niet via de reguliere weg hun kennis van de wegcode en hun rijbekwaamheid hebben kunnen aantonen.

De regering moet hieraan dan ook de nodige aandacht besteden en de minister van Justitie moet vragen om dergelijke feiten, vooral ten aanzien van degenen die dergelijke vervalste rijbewijzen dealen, streng aan te pakken.

Misschien moet er zelfs worden overwogen om aan deze categorie van buitenlanders resoluut te vragen om, zoals dat in Nederland het geval is, in België hun rijbewijs te behalen. In Nederland moeten buitenlanders die hun rijbewijs niet automatisch voor een Nederlands exemplaar kunnen inwisselen, een regulier theorie- en praktijkexamen afleggen, vanaf een bepaalde datum, maar die ben ik vergeten te vermelden en ken ik niet uit het hoofd.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik een aantal vragen.

Erkent u deze problematiek en beschikt u eventueel over andere gegevens om het fenomeen beter te kaderen?

In welke mate pakt de FOD Mobiliteit dit aan?

Welke samenwerkingsverbanden werden dienaangaande reeds opgezet met Justitie en politie?

Bent u bereid om dienaangaande wettelijke voorzieningen te treffen waarbij de regeling in Nederland tot voorbeeld zou kunnen strekken?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, wij zijn goed vertrouwd met de problematiek van de buitenlandse rijbewijzen. De cijfers die u kreeg van mijn collega van Binnenlandse Zaken zijn daarvan de bevestiging. Wij hebben een goed opsporingssysteem.

De gemeenten, die instaan voor de afgifte van de rijbewijzen, moeten immers elk buitenlands rijbewijs dat ter omwisseling wordt voorgelegd, doorsturen naar de Centrale Dienst voor de Bestrijding van de Valsheden, de CDBV, van de politie, die over een bijzondere methode beschikt om vervalsingen na te gaan. Op deze manier worden, zoals de cijfers duidelijk aantonen, vele valse documenten ontdekt.

De regeling in Nederland verschilt van de regeling bij ons. In Nederland krijgt de houder van een rijbewijs uit een land dat geen lid is van de Europese Unie, geen vrijstelling van het theoretisch en/of het praktisch examen.

Voor ons land zijn er bilaterale akkoorden met heel wat landen tot wederzijdse erkenning van de rijbewijzen. De opzegging door ons land van deze bilaterale akkoorden heeft uiteraard ook gevolgen voor de houders van een Belgisch rijbewijs in deze landen, aangezien de aldus afgesloten erkenning van rijbewijzen in beide richtingen werkt.

07.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, in Nederland heeft men de regeling ingevoerd naar aanleiding van de vaststelling dat er ook daar veel vervalste rijbewijzen werden aangeboden. Ik weet natuurlijk niet, indien wij dit zouden toepassen, zoals in Nederland, op niet-Europeanen, hoeveel Belgen in niet-Europese landen daarvan het slachtoffer zouden kunnen zijn. Wanneer zou blijken dat dit fenomeen aanhoudt, zouden we misschien toch eens ernstig onderzoek ernaar moeten doen, om ertoe te komen dat niet-Europeanen hier hun rijbewijs zouden behalen, volgens de klassieke regels die hier van toepassing zijn.

Als zoveel mensen met vervalste rijbewijzen rondrijden, dan kan dit een groot aspect van

verkeersonveiligheid zijn. Men mag aannemen dat die mensen niet adequaat een voertuig kunnen besturen of niet volgens de regels die hier van toepassing zijn.

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Padt, ik begrijp uw bezorgdheid, maar bij de vaststelling dat de politiediensten hier goed werk leveren, wat de buitenlanders betreft, moet u begrijpen dat ik mijn tong niet een of twee, maar tien keer zal ronddraaien alvorens ik de Belgen met een rijbewijs die naar het buitenland gaan – zeker naar landen waarmee wij een akkoord hebben – zal bestraffen. Ik denk dat wij dit toch in de weegschaal moeten gooien. Daarom zie ik voorlopig af van het volgen van het Nederlandse voorbeeld.

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

08 **Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le statut de panneaux de signalisation non repris au code de la route" (n° 6481)**

08 **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de status van verkeersborden die niet in het verkeersreglement zijn opgenomen" (nr. 6481)**

*Président: Ludo Van Campenhout.
Voorzitter: Ludo van Campenhout.*

08.01 **Xavier Baeselen (MR)**: Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, certaines communes sont sollicitées par des associations privées – c'est le cas de ma commune – parfois subsidiées par les pouvoirs publics régionaux pour le placement de panneaux de signalisation sur la voie publique. Je fais ici référence notamment à des initiatives dans le domaine de la mobilité et du covoiturage.

Ces ASBL qui poursuivent certains buts légitimes souhaitent voir apparaître sur la voie publique des panneaux de signalisation qui seront autant de lieux de rendez-vous pour embarquer ou pour débarquer des candidats au covoiturage. Je ne sais pas ce qu'il en est au Nord du pays mais je sais en tout cas qu'à Bruxelles et dans le Brabant wallon, les initiatives se multiplient et qu'on demande aux communes de bien vouloir apposer des panneaux de signalisation sur telles ou telles voiries.

Il semblerait que les Régions subsidient les panneaux.

Dès lors mes questions sont les suivantes.

Quel est le statut potentiel de ces éventuels panneaux?

Les communes peuvent-elles autoriser le placement de tels panneaux sur la voie publique sans gêner par ailleurs la visualisation des panneaux réglementaires?

Existe-t-il à cet égard des règles et des normes de distance ou de placement?

Cette multiplication ne risque-t-elle pas de porter atteinte à la lisibilité des panneaux réglementaires et donc à la sécurité routière. Je sais que l'IBSR a déjà dans le passé émis un avis à ce propos qui me semble être de bon sens mais je souhaiterais connaître votre interprétation personnelle sur cette question.

08.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Baeselen, les panneaux dont vous parlez peuvent être catalogués comme des panneaux d'indication; la plupart de ces panneaux d'indication ont été réglementés dans le Code de la route à cause de leur intérêt et de leur utilisation fréquente. Cela ne signifie pas que les gestionnaires de voirie ou les communes ne peuvent pas créer et placer d'autres panneaux d'indication, évidemment à d'autres finalités que celles déjà prévues dans le Code de la route. Ce n'est que s'il apparaît à un moment qu'un panneau spécifique, par exemple concernant le covoiturage ou autre, gagnerait d'autant d'importance qu'on peut passer à la reprise de ce panneau au Code de la route.

Je vous rappelle ici que les panneaux d'indication ne concernent pas les signaux d'interdiction ou d'obligation, qui sont strictement réglementés et ne peuvent pas être inventés par n'importe qui.

En ce qui concerne la deuxième et la troisième question, le placement et les dimensions de ces panneaux ne sont pas réglementés. Il est toutefois clair que les communes trouvent leur inspiration dans le règlement du gestionnaire de la voirie en utilisant les normes pour des panneaux semblables. Les communes ont évidemment certaines obligations par rapport à la sécurisation de la voirie publique et ne peuvent donc pas placer ces panneaux d'indication d'une façon à gêner le trafic ou les usagers de la route, ou à cacher les autres signaux, comme les feux.

De manière générale, le gestionnaire doit veiller à ne pas induire les usagers en erreur sur la réelle portée de ces signaux. Jusqu'à présent et dans le cas que vous mentionnez du covoiturage, il s'agit plutôt d'attirer l'attention des conducteurs et de les amener à arrêter leur véhicule pour déposer un passager à un endroit où la signalisation officielle l'autorise.

Afin d'uniformiser la signalisation, il est toujours possible d'officialiser de telles initiatives par le biais d'une modification du Code de la route.

08.03 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite revenir sur le troisième élément de votre réponse. Ma question ne vise pas à reprendre ces panneaux dans le Code de la route, loin de moi cette idée. Si j'ai bien compris, on ne peut installer ces panneaux de covoiturage qu'à des endroits où un véhicule peut légalement s'arrêter pour débarquer et embarquer des personnes. Je pense que c'est un élément important parce que, souvent, les associations souhaitent que ce soit installé sur n'importe quel passage, pourvu qu'il soit fréquenté. Vous confirmez donc qu'il s'agit uniquement des endroits où l'arrêt...

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il s'agit d'endroits où cela peut se faire sans mettre en danger les personnes qui s'y arrêteraient.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Justice et des Réformes institutionnelles sur "la condamnation pour ivresse" (n° 6459)

09 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Justitie en Institutionele Hervormingen over "de veroordeling voor dronkenschap" (nr. 6459)

09.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, quand il y a condamnation pour ivresse, elle est assortie d'une mesure d'accompagnement consistant en un examen médical et psychologique. Les centres qui doivent pratiquer ces examens seraient totalement débordés. À titre d'exemple, dans le Hainaut occidental, de Tournai à Charleroi, l'addition est la même: 350 euros par examen. Cet examen est composé d'une série de questions posées à la personne condamnée et d'une petite discussion de cinq minutes avec un médecin.

Une nouvelle tendance se développe au sein de ces centres: on délivre une sorte de certificat d'aptitude provisoire, le condamné étant amené à repasser un examen quelques mois plus tard et à payer de nouveau 350 euros. J'ai pu voir un document selon lequel un condamné a été astreint à quatre examens. Faites le total: 1.400 euros!

On vous a renvoyé cette question qui était initialement posée au ministre de la Justice. Ces centres sont-ils contrôlés dans leur fonctionnement et leurs pratiques? Peut-on considérer qu'en dehors de ce contrôle, il existe des points de comparaison permettant de vérifier si les mesures sont appliquées et si elles le sont judicieusement? Quelles est l'utilité et la pertinence de cet examen? Certains magistrats tiennent compte de faits et de difficultés sociales pour moduler leurs jugements mais ces personnes condamnées sont rattrapées par des montants à payer astronomiques, ce qui peut être justifié ou pas.

N'est-il pas préférable de laisser apprécier le magistrat? La législation ne lui permet pas de se livrer à cette appréciation: il y a examen d'office en cas d'ivresse. Ne serait-il pas plus facile et judicieux, peut-être même plus responsable, de laisser au magistrat un pouvoir d'appréciation?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, les institutions qui sont chargées des examens médicaux et psychologiques de réintégration dans le droit de conduire sont, conformément à

l'article 73 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, agréées par le ministre de la Mobilité.

Les centres agréés sont contrôlés par le SPF Mobilité et Transports qui veille au respect des conditions d'agrément et au bon déroulement de ces examens dans le respect des dispositions réglementaires.

Les médecins et psychologues doivent, en vertu de l'annexe 14 de l'arrêté royal précité, appliquer les critères médicaux prévus à l'annexe 6 de cet arrêté qui détermine les normes minimales concernant l'aptitude physique et psychique pour la conduite d'un véhicule à moteur. Cette annexe 6 prévoit que, dans le cas de certaines pathologies, l'autorisation de conduire peut être limitée dans le temps. À titre d'exemple, les normes relatives à l'usage d'alcool, de substances psychotropes et de médicaments stipulent que le candidat qui a été en état de dépendance à l'égard de l'alcool peut être déclaré apte à la conduite au terme d'une période d'abstinence d'au moins six mois. Toutefois, la durée de validité de l'aptitude à la conduite ne peut excéder trois ans. Par conséquent, les décisions qui limitent la réintégration dans le temps sont fondées sur la réglementation en vigueur qui, elle-même, reproduit les normes médicales prévues dans la directive européenne relative au permis de conduire.

En ce qui concerne le paiement des examens médicaux et psychologiques, l'arrêté ministériel du 8 mars 2006 relatif au coût des examens médicaux et psychologiques de réintégration après déchéance du droit de conduire prévoit des prix maxima qui comprennent les honoraires et les frais administratifs. Les institutions sont tenues de respecter ces tarifs maxima. Ces prix s'entendent par examen et non pour l'ensemble des examens subis par le déchu.

La solution que vous préconisez et qui consiste à imposer un seul paiement pour tous les examens que le condamné subit dans le cadre d'une même condamnation poserait des problèmes de financement des centres agréés qui sont exposés à un certain nombre de dépenses importantes.

Il faut noter que si la déchéance du droit de conduire est prononcée dans le cadre de l'article 29 de la loi relative à la police de la sécurité routière, le juge peut diminuer l'amende des frais à payer par l'intéressé pour les examens de réintégration, les honoraires du médecin et du psychologue.

L'obligation de subir des examens de réintégration dans leur droit de conduire se justifie eu égard aux impératifs de la sécurité routière. En effet, le juge impose une déchéance à titre de peine pour sanctionner des infractions particulièrement graves au regard de la sécurité routière. Toutefois, si le juge a des doutes quant à la capacité physique ou psychique du conducteur, il imposera un examen à subir devant des experts qui devront déterminer si après l'accomplissement de la peine, le conducteur est en mesure de conduire à nouveau, ce que le juge n'est pas en mesure d'apprécier.

09.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse qui me laisse malgré tout perplexe sur deux points.

Vous avez confirmé qu'il y avait un contrôle de ces centres conformément à l'arrêté royal cité. Je n'ai pas entendu que l'un ou l'autre centre aurait été – c'est peut-être justifié d'ailleurs – sanctionné pour des abus. Je suppose qu'il faut considérer que la procédure se passe actuellement conformément à l'esprit de la loi.

En ce qui concerne le coût de ces examens, vous avez précisé qu'il n'était pas question de remettre en cause le coût par examen et de passer à un coût par dossier, proposition que je faisais. Néanmoins, vous motivez votre décision en indiquant qu'un tel changement pourrait remettre l'équilibre financier des centres en cause. C'est justement ma crainte.

J'ai peur, à tort ou à raison, que ce soit pour répondre à un besoin de financement des centres plutôt qu'un suivi nécessaire de la personne condamnée pour examiner si elle peut reprendre le volant sans poser le moindre risque. Si je vous en parle c'est en raison d'informations que j'ai obtenues du monde judiciaire où certains magistrats se posent cette question mais je la mets entre guillemets car je ne veux pas accuser sans disposer de tous les éléments. On peut évidemment comprendre la mesure. Ce qui est moins compréhensible, c'est l'excès de cette mesure. À cet égard, je reste sur ma faim.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les revendications du secteur des transports" (n° 6516)

10 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eisen van de transportsector" (nr. 6516)

10.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, voici quelques jours, certaines fédérations de camionneurs, les agriculteurs, les chauffeurs de taxi, etc. manifestaient leur mécontentement face aux mesures que l'on connaît, à savoir la hausse du prix du diesel qui rend le service à la clientèle difficilement rentable. Vous avez reçu les différentes fédérations concernées qui vous ont fait part de leurs plaintes. Il est clair qu'il n'est pas uniquement question du prix du diesel. Il y a aussi le raccourcissement des délais de paiement, la réduction des charges sociales et fiscales sur les heures d'attente, de chargement et de déchargement, l'adaptation automatique des prix, etc.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle réponse leur avez-vous donnée? Ces revendications ont-elles été entendues, ne fût-ce que partiellement? Si elles l'ont été, dans quelle mesure et quand seront-elles d'application? Enfin, quel serait l'impact budgétaire d'un éventuel accord?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, je puis vous dire que les problèmes auxquels le secteur des transports est actuellement confronté sont pris très au sérieux par le gouvernement. Après une première réunion, présidée par le secrétaire d'État aux Finances et moi-même, lors de laquelle nous avons pris connaissance des revendications du secteur, nous avons décidé de constituer trois groupes de travail: un premier sur les questions de fiscalité, un deuxième sur les questions d'ordre social et un troisième relatif à la mobilité. Le groupe "Fiscalité" s'est réuni à deux reprises. Le groupe "Aspects sociaux" s'est réuni une seule fois mais il est prévu qu'il se penche prochainement sur l'ONSS. Quant au groupe "Mobilité", il s'est déjà réuni une fois sous ma présidence.

Lors des discussions en groupe de travail, nous avons examiné la faisabilité des revendications sur le plan technique. En ce qui concerne la mobilité, nous sommes déjà en mesure d'apporter des réponses au secteur mais le gouvernement doit encore examiner l'impact budgétaire de certaines mesures, notamment celles sur le plan fiscal et sur le plan du droit social.

Le gouvernement est conscient de l'urgence de la situation et mettra tout en œuvre afin de trouver une solution rapide. J'ai personnellement pris contact avec mes deux collègues pour voir où ils en étaient. J'espère que, dans le courant de la semaine prochaine, je disposerai de tous les éléments pour convoquer une nouvelle réunion. J'avoue être tributaire des conséquences budgétaires et d'un accord formel du gouvernement sur les charges liées aux propositions qui seront faites par mes collègues.

10.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse. J'ai pris acte de la bonne avancée du dossier et du fait que tout le monde est conscient de l'urgence en la matière. J'espère, comme lui, que tout cela pourra être finalisé dans le courant de la semaine prochaine. C'est plus qu'important aux plans économique et sociétal.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, si mes collègues m'y autorisent, je souhaiterais poser ma dernière question, cela me permettrait de pouvoir retourner en commission d'enquête fraude fiscale.

11 Questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la notion de tolérance en matière de temps de repos et conduite pour les transporteurs" (n° 6870)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'éventuelle exemption du contrôle des temps de conduite et de repos pour le transport non professionnel de matériel pour des camps de jeunes" (n° 6906)

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voor rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs gehanteerde tolerantie" (nr. 6870)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele vrijstelling van rijtijdencontroles voor het niet-professionele vervoer van materiaal

van en naar jeugdkampen" (nr. 6906)

11.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'état, vous avez fait une déclaration à propos des temps de repos des transporteurs, en précisant que, je vous cite: "une certaine tolérance serait appliquée concernant le contrôle des temps de repos et de conduite".

Que signifie "une certaine tolérance"? Quel est le seuil de cette tolérance? Quels sont les critères à prendre en considération ou les règles spécifiques pour déterminer ce qu'on appelle cette "certaine tolérance"?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, la tolérance qui sera appliquée en cas d'utilisation d'un tachygraphe digital est la même qu'en France et aux Pays-Bas. Elle est autorisée par une note d'orientation, la note n° 4, concernant le règlement 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et le règlement 1360/2002 portant septième adaptation aux progrès techniques du règlement 3821/85 et est de 15 minutes par période de 4.30 heures de conduite ininterrompue dans le cas des véhicules utilisés pour des opérations à arrêts fréquents. Elle ne peut pas être appliquée de manière discriminatoire et sera la même pour tous les conducteurs belges et étrangers.

Les critères en matière de temps de conduite et de repos ont été fixés par le règlement 561/2006 du 15 mars 2006. La durée de conduite journalière ne peut dépasser 9 heures. Toutefois, deux fois par semaine, elle peut être prolongée jusqu'à 10 heures maximum, mais la durée de conduite hebdomadaire ne peut dépasser 56 heures. Vous connaissez les accords sociaux! La durée de conduite accumulée au cours de deux semaines ne peut dépasser 90 heures. Après un temps de conduite de 4.30 heures, un conducteur doit observer une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes, suivie d'une pause d'au moins 30 minutes répartie au cours de la période, de manière à se conformer aux dispositions que j'ai citées tout à l'heure.

Après chaque période de 24 heures écoulée suivant la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire, le conducteur doit avoir pris un repos journalier normal d'au moins onze heures. Ce temps de repos peut également être divisé en deux tranches dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures et la seconde une période ininterrompue d'au moins neuf heures. Ou bien, il doit avoir pris un repos journalier réduit d'au moins neuf heures, mais inférieur à onze heures.

Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journalier réduits à deux temps de repos hebdomadaire. Je vais vous transmettre les documents, parce que c'est du grec!

Au cours des deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins deux temps de repos hebdomadaire normaux d'au moins 45 minutes ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. Toutefois, la réduction doit être compensée par une période de repos équivalente, prise en bloc avant la fin de la troisième semaine succédant à la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent. À vous maintenant de l'appliquer!

11.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je pense qu'il faut conseiller aux transporteurs d'être de bons mathématiciens ou d'avoir un bon psychiatre parce que, dans les deux cas, cela réduira les soucis des uns et des autres.

11.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: C'est la base mathématique que vous m'aviez demandée.

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

12 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "het verminderd aantal transportbedrijven" (nr. 6552)

12 Question de M. Peter Logghe au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la réduction du nombre d'entreprises de transport" (n° 6552)

12.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega Crucke heeft mij het gras voor de voeten weggemaaid met zijn twee vragen. Ik wens echter nog even te benadrukken dat het water wel degelijk aan de lippen staat van heel wat transportbedrijven, zoals de cijfers van het onderzoeksbureau Graydon uitwijzen.

Het aantal faillissementen is op 10 jaar tijd met 50% toegenomen, van 144 in 1996 tot 221 in 2006. Het aantal startende bedrijven is nog verder afgekald. In 1998 waren er 889 en in 2006 waren er slechts nog 281 nieuwe transportbedrijven.

De slechte economische conjunctuur speelt natuurlijk een rol, maar ik hoef u niet te vertellen dat de energieprijzen en de zware sociale lasten ook meespelen. Collega Crucke heeft u dat al tot vervelens toe onder de neus gewreven.

U kent ongetwijfeld de cijfers van het onderzoeksbureau Graydon. Hebt u hierop enige commentaar?

Ik zal de vragen die college Crucke al heeft gesteld niet herhalen. Wat fiscaliteit en sociale lastenverminderingen betreft, zou u toch wel maatregelen kunnen nemen om het opstarten van transportbedrijven gemakkelijker en aantrekkelijker te maken? Zult u daarvoor concrete maatregelen nemen?

Ten slotte, wat is de termijn die deze regering wenst te hanteren om te komen tot een vermindering van de sociale lasten en tot bedrijfsfiscale maatregelen? Ik heb u horen zeggen dat er drie werkgroepen zijn. Ik neem er nota van. Ik heb ook horen zeggen dat zij deze week nog samenkomen. Tegen wanneer wenst u maatregelen in de sector te implementeren?

Ik dank u voor uw antwoord.

12.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Logghe, het antwoord op uw vraag bevat een aantal statistische gegevens. Ik zal u die geven en ik bezorg ze ook aan de secretaris. Ik zal niet alle cijfertjes aanhalen.

Uit de gegevens waarover mijn administratie beschikt, blijkt dat het aantal transportbedrijven tussen 1990 en 2008 is geëvolueerd van 7.961 naar 8.926 op 1 januari 2000, naar 9.080 in 2001, 9.225 in 2002, 9.247 in 2003, en dan teruggevallen is, in 2007, naar 8.760 en op 1 januari 2008 naar 8.873.

Laten wij zeggen dat de evolutie gaat van een kleine 8.000 in 1990 naar bijna 9.000 of iets meer in de periode 2000-2003, om dan terug te vallen tot bijna 8.900 nu.

Als men de vergelijking maakt met het begin van dit decennium is het aantal vervoerondernemingen inderdaad gedaald. Ook is het aantal faillissementen in de sector toegenomen van 1,55% in 1996 tot 2,24% in 2006. In 2007 bedroeg het aantal faillissementen 1,83%. Er moet worden benadrukt dat het merendeel van de faillissementen slaat op ondernemingen die recent zijn opgericht. Bijvoorbeeld in 2006 had 52% van de faillissementen te maken met bedrijven die in 2006 zelf waren opgericht. De kleine ondernemingen zijn kennelijk gevoeliger voor conjuncturele uitdagingen. Tevens ondervinden zij in hogere mate de gevolgen van de concurrentiestrijd die in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg plaatsvindt, waardoor een flink aantal ondernemingen niet in de mogelijkheid is leefbare winstmarges te realiseren.

Gevraagd naar de oorzaken van hun faillissement wijzen veel bedrijven ook op de te hoge financiële lasten en/of het wegvallen of failliet gaan van hun klanten. Wanneer men het aantal faillissementen bekijkt in de sector van het beroepsgoederenvervoer dan zien wij – in de tabel geef ik nog eens het aantal maatschappijen – dat er in 1993 91 waren en in 2006 196. Procentueel gezien is dit een stijging met 1,15% in 1993, 1,17% in 1994 en 1,62% in 1995. Het blijft op deze manier regelmatig stijgen tot in 2006 met 2,24% zoals ik daarstraks heb medegedeeld.

Ik zoek samen met mijn administratie naar methodes om het opstarten van vervoerbedrijven te vereenvoudigen, alsook om het beroep zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De nieuwe structuur van de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer biedt aan de kandidaat-vervoerders ongetwijfeld een overzichtelijker beeld van het beroep en geeft het ook de mogelijkheid om zo actueel mogelijke informatie over hun beroep te raadplegen. De website bevat trouwens ook een downloadbare reeks van formulieren

waardoor het aanvragen van een vervoervergunning eigenlijk makkelijker is geworden.

Het nastreven van kwaliteit binnen de sector van het wegvervoer gebeurt zeer concreet door middel van aangepaste opleidingen, nodig voor het behalen van een vakbekwaamheidsattest. Dergelijke projecten binnen het kader van de Europese reglementering met betrekking tot de toegang tot het beroep en tot de markt van het wegvervoer zijn zeer specifiek gericht op de verhoging van de kwaliteit binnen de sector.

Ten slotte, de recent gevoerde discussies naar aanleiding van de protestacties van de wegvervoerders geven ons opnieuw de mogelijkheid om samen met de sector enkele nieuwe denkpistes te analyseren, op zoek naar een vernieuwde dynamiek.

Wat de vraag over de sociale lasten en de fiscale maatregelen betreft, heb ik reeds gezegd dat mijn collega's bevoegd voor Sociale Zaken en Financiën dit behandelen. Ik heb gezegd dat zij dit afzonderlijk doen. Ik hoop volgende week alle neuzen bij mekaar te kunnen brengen om te zien of wij opnieuw een vergadering met de vakbonden van de sector kunnen hebben om een uiteenzetting te geven over datgene wat wij hen in elk geval kunnen mededelen en toezeggen. Het gedeelte mobiliteit is klaar.

Zoals ik daarstraks in mijn vorig antwoord heb duidelijk gemaakt, zijn het de budgettaire gevolgen van de maatregelen op het fiscale vlak en inzake de sociale zekerheid die nog moeten worden bekrachtigd door de regering ten behoeve van mijn twee collega's die daarvoor bevoegd zijn.

12.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil even reageren op uw vrij volledig antwoord, waarvoor mijn dank.

Mij baart het toch zorgen dat vooral de kleine, relatief jonge bedrijven onderhevig zijn aan de opstoot van faillissementen. Uit mijn kennis van de markt, die zeer klein is, leid ik toch af dat het fenomeen van de schijnzelfstandigen – eenmanszaken of vennootschappen opgericht door één man, die vroeger in dienst was van een transportbedrijf en nu met zijn eigen vrachtwagen rondrijdt – een belangrijk aandachtspunt van deze regering moet zijn. Als men het aantal faillissementen wil teruggedrijven, zal het voor een deel daarin zijn.

Ik kijk met u uit naar de berekening van de budgettaire gevolgen van de maatregelen die deze regering zal voorstellen. Wij zullen dat met heel veel aandacht blijven volgen.

Ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau radar à l'aéroport de Charleroi" (n° 6612)

13 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe radar op de luchthaven van Charleroi" (nr. 6612)

13.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, selon la presse, la Direction générale Transport aérien (DGTA) imposerait à Gosselies la mise en place d'un nouveau radar pour guider les appareils au sol. Elle refuserait d'engager les procédures de qualification d'un autre radar, celui d'une approche tous temps dite "ILS3", en cours d'installation et qui sera opérationnel fin 2008 tant que ce radar pour guider les appareils au sol, imposé par le fédéral, n'est pas en service. Or, il est prévu que ce type de radar sera en service en 2011.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les bases légales pour imposer un radar de guidage au sol? Ce radar est-il exigé dans d'autres aéroports en Belgique? Des procédures de qualification sont-elle suspendues pour d'autres aéroports dans l'attente d'une telle installation? En quoi l'imposition de ce radar de guidage au sol empêche-t-elle la DGTA d'entamer les procédures de qualification du radar tous temps en cours d'installation?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, il est vrai que la Direction générale Transport aérien (DGTA) a imposé l'installation d'un radar de guidage au sol aux aéroports de Liège et de Charleroi, et ce afin de garantir un plus haut niveau de sécurité par faible visibilité.

Après l'atterrissage par faible visibilité, les avions doivent rouler sur l'aérodrome pour se rendre à leur emplacement de parking ou de débarquement alors que divers véhicules sont également en mouvement sur l'aéroport. Sans radar de surface, le contrôleur aérien n'a aucun moyen pour vérifier la position rapportée par les pilotes ou par les conducteurs de véhicules ni pour s'assurer que la piste est libérée pour le vol suivant.

L'installation d'un radar de surface pour les opérations par faible visibilité est recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans son dernier rapport d'audit de supervision de la sécurité du système d'aviation civile de la Belgique, en 2006, l'OACI a recommandé aux autorités belges de rendre obligatoire un radar de surface sur les aérodromes utilisables par faible visibilité. Actuellement, seuls les aéroports de Liège-Bierset et de Bruxelles-National sont équipés pour les atterrissages par faible visibilité selon les conditions ILS de catégorie 3.

La procédure d'homologation pour ce type d'opération est en cours pour ce qui concerne l'aéroport de Charleroi. Brussels Airport dispose déjà d'un radar de surface. En ce qui concerne Liège-Bierset, la DGTA a constaté l'absence d'un radar de surface lors d'un audit en 2005; cette absence pouvant altérer la sécurité compte tenu de l'extension de l'aéroport et du risque accru d'incursion de piste, la DGTA a décidé de rendre obligatoire l'installation d'un radar de surface à cet aéroport.

L'exploitant doit donc établir un planning à cet effet et, dans l'attente de l'installation du radar de surface, prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité.

En ce qui concerne Charleroi, les opérations par faible visibilité envisagées grâce à l'installation d'un ILS de catégorie 3B et le développement de l'aéroport justifient l'imposition d'installation d'un radar de surface afin de limiter les risques d'incursion de piste. Après la validation définitive du dossier ILS catégorie 3 de Charleroi, qui n'a pas encore été introduit auprès de la DGTA, et en attendant la mise en fonction du radar de surface, les atterrissages seront en principe limités à la catégorie 2, c'est-à-dire avec une visibilité supérieure à 350 mètres.

Dans l'attente de l'installation de ce radar, l'exploitant peut proposer des mesures de transition. Une concertation entre la DGTA et les responsables de l'aéroport est prévue afin d'avancer dans ce dossier.

La base légale pour imposer un radar de guidage au sol se trouve dans l'article 43bis de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne. Cet article prévoit en effet que le ministre ayant la navigation aérienne dans ses attributions ou le directeur de la DGTA peut, si cela s'avère nécessaire pour garantir la sécurité du trafic aérien, rendre obligatoire une ou plusieurs recommandations de l'annexe 14 à la Convention de l'aviation civile internationale.

13.03 Valérie De Bue (MR): Merci pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. On ne peut pas jouer avec la sécurité; il faudra installer de nouveaux radars de surface sans compromettre l'installation de l'ILS3 puis les mesures de transition. Il faudra avancer de la sorte pour garantir la sécurité à Charleroi.

13.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: L'un est presque la suite de l'autre. On installe l'ILS pour utiliser l'aéroport dans de meilleures conditions de sécurité mais comme la brume est fréquente à Charleroi et pour éviter de fermer l'aéroport quand la visibilité est inférieure à 350 mètres, il faut installer ce radar de surface. L'un est donc le complément pratiquement inévitable de l'autre.

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

14 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 6829)

14 Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 6829)

14.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik stel u deze vraag met een zeer bijzonder gevoel. Toen ik tien jaar geleden, in 1998-1999, in dit Parlement vragen begon te stellen over de activering van de IJzeren Rijn, was het de houding van de NMBS dat het allemaal niet zo dringend was, want dat de IJzeren Rijn de reservercapaciteit was die wij binnen tien jaar nodig zouden hebben. Wij zijn nu

tien jaar verder. Jammer genoeg is het historisch tracé niet gereactiveerd, ondanks historische verdragen, uitspraken van het Arbitragehof, thans Grondwettelijk Hof, en een memorandum of understanding waarin stond dat eind 2001 over het historisch tracé treinen met dieseltractie zouden rijden.

Onlangs heeft Nederland zich bereid verklaard, bij monde van de Nederlandse minister Eurlings, om mee te betalen aan een alternatief tracé in Duitsland. Dat is een bizarre tussenkomst als men weet dat de Nederlanders van oordeel zijn of waren dat ondertunnelingen van het Roermond-tracé in belangrijke mate door België zouden moeten worden gefinancierd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik stel al tien jaar vragen over de IJzeren Rijn. Wat is de huidige stand van zaken in de reactivering? Is er nog sprake van het historisch tracé? In hoeverre wordt de uitspraak van het Arbitragehof nog gevolgd? Wat is de timing voor de ingebruikname?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De huidige stand van zaken is de volgende. In uitvoering van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof hebben op 6 juli 2006 België en Nederland gezamenlijk een commissie van onafhankelijke deskundigen opdracht gegeven een advies te formuleren over de raming van de omvang van de kosten voor beide landen, die de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied met zich meebrengt.

Om dit advies te onderbouwen, dient er een aantal studies te worden uitgevoerd, waaronder het actualiseren van de technische studies en de kostenraming van het basisalternatief zoals dit als resultaat van de grensoverschrijdende studie naar de IJzeren Rijn, de fameuze studie Arcadis 2001, in overleg tussen België, Nederland en Duitsland werd vastgelegd.

Voorts werd beslist de vervoersprognoses te actualiseren en een grensoverschrijdende maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. Deze werkzaamheden zijn volop in uitvoering en de resultaten zullen beschikbaar zijn in het najaar van dit jaar.

Wat betreft de locatie van het traject, het volgende. Zoals werd vermeld in de studie waarover wij het daarstraks hadden, richt het onderzoek zich in hoofdzaak naar de basisvariant. Dat is het historisch tracé van de IJzeren Rijn, evenwel met een omleiding rond Roermond en een ondertunneling van het Meinweggebied en alle andere vereiste flankerende maatregelen. Voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse – MKBA – wordt de vergelijking gemaakt met het nulalternatief, dat is te zeggen de situatie zonder IJzeren Rijn, waarbij het spoorvervoer hoofdzakelijk over de Montzenlijn blijft gaan en, bij het beschikbaar komen van de studie uitgevoerd in opdracht van het Land Noord-Rijnland-Westfalen, over het alternatief tracé dat voorbij Roermond langs de N280 en de A52 oostwaarts loopt. Dat alternatief tracé werd eveneens opgenomen in de MKBA.

Ik kom nu tot de timing van de ingebruikname. In de gezamenlijke opdrachtgeving van juli 2006 werd vooropgesteld dat deze spoorverbinding tegen 2015 zou moeten worden gerealiseerd. ProRail, de Nederlandse infrastructuurstudiedienst, schat de aan deze planning verbonden risico's echter hoog in en vindt 2018 een meer realistische datum voor de aflevering van een gemoderniseerde IJzeren Rijn.

Mijnheer Van Campenhout, ik moet er het volgende aan toevoegen. Dat zit niet in het antwoord, dat zijn gegevens van vorige donderdag en vrijdag. Ik heb vorige donderdag en vrijdag, samen met mevrouw Vervotte, onderhandelingen gehad met de Duitse regering, de regering van Noord-Rijnland-Westfalen en de Nederlandse regering.

Mevrouw Vervotte en ikzelf hebben nogmaals het Belgisch standpunt verduidelijkt. Wij hebben daar ook de gevolgen van de Arbitrage en de verdeling van de kosten duidelijk omschreven. Dat is trouwens ook zeer goed gekend door de Duitse regering.

Nederland en Noord-Rijnland-Westfalen hebben daar hun visie omtrent de N208 en de A52 nogmaals verduidelijkt. Het is evident dat in deze het alternatief dat door deze twee landen wordt naar voren geschoven niet de opstelling is van België en van de Bondsrepubliek. Brussel en Berlijn zitten daar op dezelfde golflengte. Alleen willen Nederland en Noord-Rijnland-Westfalen, vanwege de specifieke voordelen die zij voor zichzelf zien, dat dit alternatief eveneens wordt opgenomen in deze studie.

Wij zijn daar niet tegen. Voor ons is de verbinding Antwerpen-Ruhrgebied van belang. Voor de Duitse regering is het inderdaad ook van belang dat het Ruhrgebied een keuzemogelijkheid heeft tussen Antwerpen en

Rotterdam. Noord-Rijnland-Westfalen en Nederland zien dat uiteraard door een andere bril.

Ik kan hun overwegingen begrijpen, zoals zij die van ons kunnen begrijpen. In elk geval delen zowel Berlijn als Brussel het standpunt dat als er een alternatief moet komen op vraag van Nederland of Noord-Rijnland-Westfalen, het antwoord is, ten eerste, dat dit alternatief sowieso meer zal kosten. Ten tweede, kan dit door België noch door de Bondsrepubliek worden gedragen. Ten derde, voor Brussel en voor Berlijn mag het in elk geval geen aanleiding geven tot een verdere vertraging van de realisatie.

Dat zijn de jongste inlichtingen die ik u daarover kan geven. Zij dateren van de bespreking van vorige week.

14.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik bedank u voor uw antwoord en voor uw actuele informatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 6840 van mevrouw Déom wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Collega Van den Bergh is afwezig, maar wij behandelen eerst agendapunt 25.

15 Questions jointes de

- **M. Christian Brotcorne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrat de vente de Brussels Airport à Macquarie" (n° 6850)
- **M. Guido De Padt** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le terminal 'low cost' à l'aéroport de Zaventem" (n° 6920)
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le terminal low-cost de Zaventem" (n° 6949)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer **Christian Brotcorne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het contract voor de verkoop van Brussels Airport aan Macquarie" (nr. 6850)
- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de lagekostenterminal op de luchthaven van Zaventem" (nr. 6920)
- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de low-cost terminal van Zaventem" (nr. 6949)

15.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op een vraag van de traditionele luchtvaartmaatschappijen antwoordde de luchthavenbemiddelaar recent dat de luchthavenexploitant Brussels Airport Company zonder een aanpassing van de desbetreffende wetgeving geen lage tarieven mag aanrekenen. De tarieven voor het gebruik van de luchthavenfaciliteiten zouden namelijk bij koninklijk besluit tot 2011 vastliggen. Tot die tijd zou de luchthavenuitbater dus voor de geplande lagekostenterminal geen aparte – daarover gaat het in feite –, lagere tarieven mogen vragen.

Dat brengt meteen met zich dat het nut van het hele lagekostenproject ter discussie komt te staan. Het doel van de investering is immers meer budgetvliegtuigen naar Zaventem te lokken. Brussels Airport wil het aandeel van de lagekostenpassagiers optrekken van 3% van het totaal, of bijna 600.00 passagiers, naar 10% van alle klanten, dus ongeveer 200 miljoen passagiers.

De nieuwe low costterminal op Brussels Airport loopt bovendien mogelijks vertraging op. Het is dus niet uitgesloten dat de budgetterminal later dan de vooropgestelde planning, namelijk in de lente van 2009, zal opengaan.

De woordvoester, Tru Lefevre, verklaarde dat de voorbereidende werken in de oude terminal binnenkort beginnen. Voor het nieuwbouwgedeelte wordt echter nog op de bouwvergunning gewacht.

De beslissing van Brussels Airport om een aparte terminal en een pier voor lagekostenmaatschappijen te bouwen, wordt ook niet overal met evenveel enthousiasme onthaald. De voorwaarden om van de nieuwe faciliteiten gebruik te mogen maken, zijn namelijk zo strikt dat Belgische maatschappijen geen gebruik van de terminal zullen kunnen maken.

Intussen vormen de traditionele gebruikers van de luchthaven een front. Zij garanderen namelijk 95% van de

trafiek. Zij voelen zich dus benadeeld.

Daarom heb ik een aantal vragen.

Kan de staatssecretaris bevestigen dat de tarieven voor het gebruik van de luchthavenfaciliteiten tot 2011 bij koninklijk besluit vastliggen?

Is de luchthavenexploitant met een privémeerderheidsaandeelhouder verplicht zich aan het koninklijk besluit te houden?

Heeft de minderheidsaandeelhouder, de Belgische Staat, dan via het koninklijk besluit nog altijd zo een belangrijke invloed op de tarifiering?

Acht u het aangewezen het koninklijk besluit te wijzigen, zodat een gedifferentieerde tarifiering mogelijk wordt?

Hebt u weet van het feit dat voor de nieuwbouw nog geen bouwvergunning werd afgeleverd? Om welke redenen werd desgevallend nog geen bouwvergunning afgeleverd? Tegen welke datum zou dat wel kunnen?

Ten slotte, kan u mededelen aan welke criteria de luchtvaartmaatschappijen zullen moeten voldoen om van de lagekostenterminal gebruik te kunnen maken?

Is de vrees van de Belgische luchtvaartmaatschappijen en van de carriers die in Zaventem reeds hun hoofdactiviteit hebben, terecht, namelijk dat de gebruiksvoorwaarden van de lagekostenterminal van die aard zijn dat het voor hen nagenoeg onmogelijk zal zijn om tot bedoelde terminal toegang te krijgen?

Meent u dat het noodzakelijk is om initiatieven te nemen om ook de Belgische luchtvaartmaatschappijen toegang tot de nieuwe pier en aangepaste terminal te verlenen? Zo ja, welke initiatieven zult u nemen? Tegen welke datum zal u ze nemen? Zoniet, waarom zal u ze niet nemen?

15.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, ma question rejoint fort celle de M. De Padt. J'ai aussi lu qu'un problème de légalité se posait quant à l'instauration d'un régime de taxation variable selon que les compagnies sont comprises ou non comme des services "low cost". Non seulement les compagnies traditionnelles concurrentes ont exprimé leur indignation, mais de plus l'Association internationale des compagnies aériennes (IATA) conteste la légalité d'une telle pratique.

L'IATA serait confortée dans sa contestation par l'avis du régulateur même de l'aéroport. En effet, les règlements n'autoriseraient pas cette discrimination positive pour les uns, négative pour les autres.

D'après vous, comment fonctionnerait ce système de taxation au service de ce futur terminal? Vous êtes-vous assuré de sa validité juridique?

Plus généralement, tandis que le secteur aérien ressent durement l'augmentation du prix du carburant et que l'on renonce à des commandes d'appareils dans certains pays, alors que l'Union européenne s'efforce d'intégrer le transport aérien dans le système des droits d'émission, pensez-vous que la création d'un nouveau terminal low cost soit justifiable sur le plan économique mais aussi écologique?

Depuis lors, une autre question s'est posée, relativement au permis de bâtir. Je sais que cet aspect du problème n'était pas repris dans le texte de ma question et qu'il intéresse peut-être la Région flamande. Toutefois, un problème se pose quant à l'absence d'évaluation environnementale des incidences d'un tel projet. Il se passe la même chose qu'à Bierset: puisque l'on considère que la longueur de la piste n'augmente pas et qu'il s'agit simplement de la construction d'un bâtiment, aucune étude d'incidence sur l'environnement n'est réalisée. Ceci a été condamné par l'Europe dans le cas de l'aéroport de Bierset, après que des riverains eurent aussi protesté contre cette absence d'évaluation. Je crains que la même situation ne se produise pour le terminal low cost à Zaventem.

15.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame, je n'ai pas compris votre remarque.

15.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Selon la directive européenne et les législations

flamande et wallonne, on procède à une évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets. Actuellement, l'évaluation des incidences environnementales se fait dans le cadre de la construction de nouvelles infrastructures.

Dans ce cas, il est question d'une utilisation plus intensive de l'infrastructure existante avec, parallèlement, la construction d'un bâtiment pour les passagers, etc.

À Bierset, on a instauré un trafic nocturne d'avions sans toucher à la piste, autrement dit, à l'infrastructure, sans procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement. Cette absence d'évaluation gouvernementale a été condamnée a posteriori par la Cour de justice européenne.

Je crains que l'on accorde au terminal 'low cost' dont question un permis de classe 3, ce qui ne fait pas l'objet d'une évaluation environnementale et que l'on parte également sur de mauvaises bases d'un point de vue juridique.

Cela dit, je reconnais que cette matière ne relève pas de votre compétence directe puisque c'est la Région flamande qui est compétente en matière de permis et d'environnement.

15.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La longueur de la piste n'a rien à voir avec cela.

15.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Non. Mais il existe un impact environnemental.

15.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je pensais avoir mal compris.

Cela dit, madame, les questions que vous m'avez posées se réfèrent à trois aspects principaux: la réglementation tarifaire à Brussels Airport, le permis de bâtir du terminal à bas prix et les conditions d'utilisation de ce terminal.

Mijnheer De Padt, bij de privatisering van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal werd de exploitant van de luchthaven onderworpen aan een systeem van economische regulering. Dit systeem bestaat erin dat de exploitant een licentie moet bekomen voor de uitbating van de luchthaven en is onderworpen aan bepaalde regels van economische regulering – bepaling van de luchthaventarieven, kwaliteitsvereisten, enzovoort.

De tarieven voor het gebruik van de luchthaveninstallaties liggen niet vast bij koninklijk besluit. Ze moeten enkel aan de dienst Regulering van de Exploitatie van de luchthaven worden voorgelegd die ze moet goedkeuren.

De goedgekeurde tarieven liggen vast voor een geregleerde periode van telkens vijf jaar. Voor elke nieuwe geregleerde periode moeten de tarieven opnieuw worden vastgesteld.

De huidige periode is gestart op 1 april 2006 en loopt dus tot 31 maart 2011. In een herziening van deze tarieven is tijdens de lopende geregleerde periode niet voorzien, tenzij er uitzonderlijke omstandigheden zijn.

De Staat heeft via haar aandeelhouderschap geen enkele invloed op de tarifiering voor de luchthaven. Het is immers de dienst Regulering die toeziet op de tarifiering en op alle andere principes van economische regulering.

Ik heb kennis genomen van het standpunt van de dienst Regulering dat stelt dat het niet mogelijk is dat tijdens de lopende reguleringsperiode een nieuw tarief kan worden vastgesteld voor de low cost-terminal. Desondanks ben ik van mening dat, aangezien het hier een voor Brussel Nationaal totaal nieuw product betreft, een vaststelling van de tarieven en het voorgeschreven overleg daarover voor de invoering van de prestatie kan worden beschouwd als hebbende plaatsgevonden vóór de aanvang van de geregleerde periode.

In dit scenario dient Brussels Airport overeenkomstig het licentiebesluit zo vlug mogelijk het overleg te starten met de gebruikers zodat hierover een akkoord kan worden bereikt voor de dienstverlening wordt aangevangen.

De eventueel overeengekomen tarieven zouden gelden tot de huidige gereguleerde periode afloopt.

Zoals ik al heb gezegd, ligt het probleem bij de duurtijd van die gereguleerde periodes, zijnde vijf jaar, waarbinnen de tarieven vastliggen. Een wijziging van de koninklijke besluiten teneinde kortere gereguleerde periodes in te voeren, kan wel worden overwogen. Ik zal dat ook verder laten onderzoeken.

In antwoord op de vragen over de bouwvergunning voor die nieuwe terminal, kan ik enkel herhalen wat u overigens zelf reeds weet, met name dat die onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest valt. Informatie dienaangaande moet bij de genoemde overheid worden opgevraagd.

Ten derde, de opstelling van de gebruiksvoorwaarden voor de lagekostterminal is de volledige verantwoordelijkheid van de uitbater van de luchthaven. Die voorwaarden behoeven niet te worden goedgekeurd door de Dienst regulering. De luchthavenexploitant heeft zelf reeds aangegeven dat de gebruiksvoorwaarden voor de lagekostterminal objectief, transparant en niet-discriminatoire zullen zijn, wat evident is en overigens in de lijn ligt van de ICAO-richtlijnen.

In die gebruiksvoorwaarden zullen naar alle waarschijnlijkheid een aantal operationele gebruiksvoorwaarden vervat zitten. Elke luchtvaartmaatschappij dient voor zichzelf uit te maken of zij aanpassingen wenst door te voeren aan haar eigen operationele werking teneinde gebruik te maken of gebruik te kunnen maken van de nieuwe lagekostterminal. Mocht er een specifiek initiatief worden genomen in het voordeel van enkel de Belgische luchtvaartmaatschappijen, dan zou dat een positieve discriminatie zijn ten aanzien van die luchtvaartmaatschappijen, maar evenwel in strijd zijn met de eis van non-discriminatie.

Enfin, pour ce qui est de la dernière question de Mme Snoy, je signale que depuis la privatisation de BIAC, devenue entre-temps The Brussels Airport Company, la construction d'un terminal low cost relève de la décision de cette seule compagnie et que, sur ce point, les autorités ne peuvent pas interférer, si ce n'est pour la délivrance des permis de construction nécessaires. Ces permis relèvent toutefois de la compétence régionale, comme je l'ai déjà souligné dans la partie qui concernait M. De Padt.

15.08 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik ben van oordeel dat Zaventem alle kansen moet krijgen om ook de low-costmaatschappijen op een goede manier aan te trekken, voor zover dit op een transparante, niet-discriminatoire manier gebeurt zodat iedereen op dezelfde manier bij die low-costterminals terecht kan.

15.09 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai bien entendu vos réponses et le fait que nous ayons perdu la capacité de régulation de ces projets et de ces sociétés. Voilà qui pose question quand on sait qu'il faudrait que les pouvoirs publics s'orientent vers des modes de transport plus durables. Du moins il s'agit là de belles paroles prononcées au niveau européen, mais pas nécessairement encouragées dans les projets privés.

Personnellement, je reste frappée quand je vous entends dire que vous ne pouvez rien faire. Néanmoins, vous serez responsable lorsqu'il faudra connaître les plans de vol, lorsqu'il faudra notifier le nombre de vols nocturnes; au fond, vous subirez alors les conséquences d'une décision prise en amont, sur laquelle vous n'avez pas la possibilité d'agir.

En outre, le transport aérien sera soumis aux quotas d'émissions et les redevances d'aéroport devraient augmenter, qu'il s'agisse de compagnies 'low cost' ou d'autres. Tout le monde devra être traité sur un pied d'égalité. Je ne suis pas contre le 'low cost' en soi. Cependant, une certaine partie du transport aérien devra être réorienté vers des vols de transport plus durables. Pour tout ce qui concerne les trajets de moins de 800 à 1.000 km, le train est compétitif avec l'avion et bien plus favorable sur le plan environnemental, mais, malheureusement beaucoup plus cher pour l'usager. Nous voulons que le transport écologique devienne le moins cher. Je ne sais comment y arriver si l'on ne manifeste pas une volonté politique minimale de régulation.

15.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Snoy, je puis vous dire que je n'ai pas laissé le moindre doute à l'égard de M. Van den Bossche, le patron de l'aéroport, sur les conséquences éventuelles de l'installation de ce terminal sur le nombre limite de vols de nuit que j'autoriserais à Zaventem.

Je lui ai clairement exposé qu'en ce qui me concerne, le maximum de mouvements, de slots doit être

diminué compte tenu du départ de DHL. J'ai communiqué au ministre-président du gouvernement flamand que ce nombre devrait passer de 25.000 à 16.000 mouvements et que la création d'un terminal spécial ne peut en rien influencer ce nombre vers une hausse autorisée.

Deuxièmement, je n'accepte pas non plus que les périodes de nuits sans décollage puissent être influencées par cela. Cela doit être intégré dans l'exploitation normale de l'aéroport.

Quant à la concurrence entre l'aérien et le ferroviaire, il ne m'appartient pas de m'immiscer dans ce débat puisqu'il s'agit de concurrence libre privée. Cependant, je peux vous dire que même les compagnies à bas prix n'ont aucune raison de se réjouir de l'annonce selon laquelle elles se verront appliquer à partir de 2012 les droits particuliers en matière de nuisances environnementales.

15.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je vous remercie pour ces précisions.

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

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van vliegtuigen" (nr. 7039)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toezicht op de vliegtuigen van Kalitta Air na de crash van een toestel in de buurt van Bogota op 7 juli" (nr. 7042)
- mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het mogelijk in quarantaine plaatsen in ons land van luchtvaartmaatschappij Kalitta Air" (nr. 7061)

16 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité des avions" (n° 7039)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des avions de la compagnie Kalitta après le crash aérien de ce lundi 7 juillet à Bogota" (n° 7042)
- Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en quarantaine éventuelle de la compagnie Kalitta Air dans notre pays" (n° 7061)

16.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, je peux vous annoncer que je vais transformer la question n° 7085 en question écrite, mais je vais poser celle-ci.

Ma question porte sur le contrôle des avions de la compagnie Kalitta. Il semblerait qu'un nouvel avion de cette compagnie ait eu un accident le 7 juillet à Bogota, dans les mêmes conditions que lors du crash du 25 mai dernier à Zaventem. Ce serait le quatrième accident enregistré par Kalitta, qui effectue des vols hebdomadaires dans notre pays, entre Liège et Bruxelles.

Certains s'interrogent, me semble-t-il, à juste titre sur la sécurité de cette compagnie aérienne. Je vous avais posé une question sur l'enquête relative à l'accident survenu à Bruxelles. Vous m'aviez répondu qu'il fallait encore attendre entre cinq et six mois pour en connaître les conclusions définitives.

Monsieur le secrétaire d'État, quels sont les contrôles auxquels est soumise cette compagnie dans notre pays?

Quelles sont les remarques formulées par l'inspection aéronautique après les éventuels contrôles effectués depuis 2004, année à partir de laquelle plusieurs appareils de la compagnie ont connu des accidents?

Dans ces circonstances, est-il envisageable de renforcer les contrôles sur cette compagnie en Belgique ou au niveau européen?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik had een gezamenlijk antwoord voorbereid omdat ik drie gelijkaardige vragen had gekregen van de heren De Padt en Baeselen en van mevrouw Nyssens. Twee van de drie vragen worden niet gesteld.

In het Belgisch luchtruim gelden de Belgische regels die voor het overgrote gedeelte zijn afgeleid van de door internationale verdragen opgelegde normen en aanbevolen werkwijzen. Zelfs als zij over de nodige luchtverkeersrechten beschikt, kan een luchtvaartmaatschappij de toegang tot het Belgisch luchtruim worden ontzegd wanneer zij op de Europese zwarte lijst wordt geplaatst.

Een beslissing om een maatschappij op deze lijst te plaatsen of ervan te schrappen, wordt genomen door de Europese Commissie na raadpleging van de lidstaten op basis van een aantal vastgelegde criteria. Het is dus niet België of ik, maar wel Europa die daartoe beslist.

Ik stel vast dat mensen die tot voor kort minister waren, dachten dat België dit kon. Men is blijkbaar vergeten dat een Turkse luchtvaartmaatschappij nog was toegelaten toen ze in andere landen al was geschrapt.

Bij deze beslissing wordt een beroep gedaan op de bevindingen die worden vastgesteld tijdens controles in het kader van het SAFA-programma, safety assessment of foreign aircraft. In het kader hiervan kan het directoraat-generaal van de Luchtvaart – DGLV – controles uitvoeren op alle buitenlandse vliegtuigen, zowel Europese als niet-Europese, die landen op een Belgische luchthaven.

De daarbij vastgestelde tekortkomingen worden in drie categorieën onderverdeeld, naargelang hun invloed op de veiligheid van de vlucht, waarbij categorie 1 beperkte invloed en categorie 3 belangrijke invloed is.

Wat de SAFA-controles betreft, werden in de loop van de jaren 2006 tot en met juni 2008 de volgende bevindingen vastgesteld. Voor categorie 1, dus een zeer beperkte invloed, in 2006: 35, in 2007: 37 en in 2008: 13. Voor categorie 2 in 2006: 14, in 2007: 28 en in 2008: eveneens 14. Voor categorie 3, dus belangrijke invloed, in 2006: 4, in 2007: 16 en in 2008: 7. Dat voor het totaal van in 2006 84 controles, in 2007 117 controles en voor het eerste semester van 2008 62 controles. Er is dus een duidelijke vermindering van de vaststellingen.

Les non-conformités les plus récurrentes concernent des manquements à la liste d'équipement minimal, la préparation au vol et l'état général extérieur de l'avion. Aucun avion n'a été retenu au sol durant les trois dernières années pour des raisons de sécurité.

En ce qui concerne spécifiquement la compagnie Kalitta Air, la Direction générale du transport aérien (DGTA) a effectué le contrôle SAFA en juin 2007 à l'aéroport de Liège Bierset et en avril 2008 à l'aéroport de Bruxelles-National sans qu'aucune non-conformité ne soit constatée.

En outre, pas moins de 14 autres inspections ont été opérées par les autorités belges sur cette compagnie ces deux dernières années, qu'il s'agisse du respect des procédures pour le transport des marchandises dangereuses ou le respect des procédures pour les opérations au sol. Aucune infraction n'a non plus été constatée lors de ces contrôles. Il est évident que, tenant compte des événements récents survenus à cette compagnie, le nombre de contrôles sur ces opérations sera encore intensifié.

Comme je l'ai déjà dit et tel que cela a été reproduit dans la presse, la Belgique ne peut interdire unilatéralement cette compagnie sur son territoire sans élément probant. Une telle décision unilatérale n'est pas discrétionnaire mais soumise aux conditions du règlement européen CE 2111/2005 du 14 décembre 2005 relatif à la dénommée liste noire. Un des critères de ce règlement pour interdire une compagnie est de disposer d'informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité, telles que des informations détaillées relatives à un accident, ce que l'on appelle en néerlandais "gegronde aanwijzingen", en anglais "substantiated information".

Or, ni les résultats des inspections SAFA, ni les premiers résultats de l'enquête sur l'accident de Zaventem de mai 2008 n'indiquent un manquement à la navigabilité. Je veux être très clair sur ce point!

Il va de soi que la Belgique, en tant qu'État membre de l'Union, communiquera toutes les informations dont elle dispose sur cette compagnie à la Commission européenne pour la mise à jour éventuelle de la liste noire.

16.03 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les contrôles que vous avez évoqués sont effectués au hasard. Est-il envisageable, compte tenu des informations en provenance de l'étranger, notamment l'incident grave avec la même compagnie survenu à Bogota, de renforcer les contrôles belges sur ladite compagnie? Peut-on envisager la possibilité de renforcer le contrôle en Belgique suite à des

accidents ailleurs?

16.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Quand il s'agit de la cause de l'accident à Zaventem, je dois rappeler que l'enquête n'a pas livré de résultat définitif. J'ai dit clairement et je répète que compte tenu des événements récents impliquant cette compagnie, le nombre de contrôles sur ses opérations sera encore intensifié.

16.05 Xavier Baeselen (MR): Je me réjouis de votre réponse que je n'avais pas entendue la première fois: veuillez m'en excuser.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la moto taxi" (n° 7064)

17 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mototaxi's" (nr. 7064)

17.01 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le secrétaire d'État, pour se déplacer rapidement, économiquement et éviter le stress des embouteillages, un nouveau moyen de locomotion a fait son apparition dans nos grandes villes: la "moto taxi", mode de transport qui permet de s'extraire des aléas de la circulation en garantissant les temps de trajets. En effet, la motocyclette va plus vite qu'une voiture, elle se faufile et se gare facilement.

C'est devenu un véritable phénomène. En France, à Paris par exemple, et dans d'autres pays, la plupart des usagers de "voiture taxi" préfère ce système bien plus rapide. Certains citoyens se servent même de leur engin à deux roues comme gagne-pain. Cette activité devient donc très lucrative.

Cependant, ce procédé engendre quelques problèmes. D'une part, les taxis perdent des clients avides d'économie et de gain de temps et, d'autre part, aucune législation n'a été prise en la matière; ce type de moyen de locomotion pourrait donc être illégal. Aucune assurance ne couvre le transport de personnes à titre onéreux; la personne qui emprunte la "moto taxi" doit être consciente qu'elle assume tous les dangers qu'elle encourt.

Ce marché ne fait qu'évoluer. Les clients consentants ont l'impression de faire une "affaire". Ils contribuent ainsi à encourager le développement de ces sociétés factices.

Ce procédé fait son apparition en Belgique, en tout cas dans les grandes villes, que ce soit en Flandre, en Wallonie ou à Bruxelles. Dès lors, je pense qu'il serait bon de prendre les dispositions qui s'imposent pour éviter de telles dérives dans notre pays. Il en est encore temps puisque ce phénomène n'est pas encore très répandu.

Monsieur le secrétaire d'État, dans l'état actuel des choses, pouvons-nous laisser créer ce genre de société chez nous? Avant de faire des propositions législatives, notamment, je souhaiterais avoir votre avis sur le sujet afin de connaître le suivi de cette problématique.

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Destrebecq, le phénomène des motos taxis n'est pas encore très répandu en Belgique. Après Londres, c'est surtout en France et, plus spécialement en région parisienne, que ce genre de déplacement connaît de plus en plus de succès.

J'attire votre attention sur le fait que cette activité n'a pas encore de statut légal en France. En Belgique, c'est au niveau fédéral que le ministre des Affaires économiques fixe le tarif maximum du transport rémunéré des personnes, mais ce sont les Régions qui ont la compétence pour régler le fonctionnement et le statut des taxis.

En Région wallonne, c'est un décret du 18 octobre 2007 relatif aux services des taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur qui prévoit ce qu'il faut entendre par "service de taxis". Je cite: "les services qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré des personnes par véhicule automobile". Le

décret précise également que cela doit être un véhicule de type voiture, voiture mixte ou minibus. En Région de Bruxelles-Capitale, une ordonnance du 27 avril 1995 gère cette matière et donne une définition tout à fait similaire.

Sur la base de la législation actuellement en vigueur, on peut donc conclure que les taxis motos ne sont pas autorisés en Belgique. Ce sera aux Régions de légiférer en la matière.

Toutefois, en tant que responsable pour la sécurité routière, je demande à ceux qui auraient l'intention de commencer une telle activité de prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer la sécurité des passagers. Une réglementation sévère sera imposée à cet égard.

17.03 Olivier Destrebecq (MR): Merci pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Vous me dites qu'il n'existe pas de législation à cet égard au niveau fédéral, qu'il s'agit plutôt d'une matière régionale.

Le problème, c'est que vous êtes responsable, au niveau fédéral, de la sécurité routière. Il ne me semble pas vous avoir entendu donner votre avis sur le sujet. Vous dites que vous allez réglementer de manière sévère. Mais j'ai des difficultés à comprendre sur quelle base, puisqu'il n'y a pas de législation. Comme vous le dites très bien, au niveau régional, on parle des voitures et des minibus, mais on ne parle pas des motos-taxis.

Cela dit, comparaison n'est pas raison, et ce n'est pas parce qu'il n'existe pas de législation en France à cet égard qu'on ne peut pas avoir une longueur d'avance en Belgique. Évidemment, à Paris notamment, ce phénomène se développe de manière plus importante et plus rapide que chez nous.

Il m'importe cependant donc de connaître votre avis.

17.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je ne vais quand même pas développer une réglementation sur la sécurité routière d'un type de transport qui n'est pas autorisé dans le pays. En effet, ni la Wallonie ni Bruxelles – ne parlons pas de la Flandre – ne l'autorise actuellement. C'est aussi simple que cela!

17.05 Olivier Destrebecq (MR): Il y a deux visions des choses. Vous en avez une et j'en ai sans doute une autre: vous dites que, puisque cela n'existe pas, nous attendons de voir si un jour c'est autorisé pour légiférer; je dis qu'il conviendrait peut-être de prendre une longueur d'avance.

J'ai posé la question et j'ai entendu votre réponse. Au moins les choses sont claires.

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

18 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autokeuring" (nr. 7076)

18 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 7076)

18.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, u hebt ongetwijfeld het gedrukte stuk gezien van het voorstel van resolutie dat ik samen met enkele collega's heb ingediend inzake de hervorming van de autokeuring, of er in de kranten over gelezen. In essentie komt het erop neer dat we vragen dat de openingsuren worden verruimd en dat voor een tweede keuring, wanneer het over een licht defect gaat, een attest van een erkende garagist zou volstaan om terug op de weg te komen.

Heel belangrijk is ook een efficiënte controle op de niet-gekeurde voertuigen zodat we na een waarschuwing onmiddellijk kunnen overgaan tot het verbaliseren van de niet-gekeurde voertuigen die zich op de weg begeven.

U hebt mij op een schriftelijke vraag geantwoord – en ik schrok wel van de cijfers – dat maar liefst 964.539 van de 4.142.361 voertuigen zich niet binnen de toegelaten termijn naar een keuringscentrum begeven. Na een rappel komt een aantal dan toch opdagen. Toch rijdt 5% van alle wagens niet gekeurd op de weg rond.

Ik heb zelf al veel gesprekken met de keuringscentra gevoerd want zij waren in eerste instantie niet zo

gelukkig met die resolutie. Ik moet u zeggen dat ik zelf per ongeluk te laat naar de keuring ben gegaan. De oproep om naar de keuring te gaan was bij mij aangekomen tijdens een drukke campagneperiode en ik had die gewoon in mijn bakje gelegd. Ik had geen rappel gekregen. Nu blijkt dat die rappels pas na drie tot vier maanden worden geschreven. Had ik in de tussentijd een ongeluk gehad, dan was ik eigenlijk zonder dat ik het zelf bewust had gewild niet verzekerd geweest. Misschien was ik dan in de statistieken terechtgekomen. Uit het antwoord op de schriftelijke vraag blijkt immers dat in 2006 684 ongevallen te wijten waren aan een defect aan het voertuig, dat waarschijnlijk had kunnen worden opgespoord als het voertuig was gekeurd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat wij met de resolutie een goede aanzet geven. Aangezien het parlementair jaar ten einde loopt zou ik toch nog even horen wat u vond van de resolutie. Hebt u de resolutie gezien? Het gaat om stuk nr. 998. Hoe staat u hiertegenover? Bent u voorstander van een hervorming van de sector van de autokeuring? Welke maatregelen zou u nemen om samen met uw collega Jo Vandeuren en minister Patrick Dewael, te bekijken hoe u dat euvel kunt verhelpen?

Ik denk dat we in eerste instantie aan de keuringscentra moeten vragen dat zij sneller zouden reageren wanneer men niet opdaagt. Dat heb ik ook aan de keuringscentra gezegd. Sommige mensen zijn immers hun oproepingsbrief kwijtgespeeld of ze zijn het gewoon vergeten. Dat is al een eerste stap.

In tweede instantie moeten we echter zeer streng optreden tegen mensen die bewust onverzekerd rondrijden.

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Vautmans, wat uw eerste twee vragen betreft, heb ik natuurlijk kennisgenomen van uw resolutie, die eigenlijk een vrij grondige hervorming van de autokeuring beoogt. Zo stelt u enerzijds voor dat op middellange termijn de autokeuring zou worden geliberaliseerd en anderzijds dat er op korte termijn een aantal maatregelen zou worden genomen die de dienstverlening ten goede komen.

Ik denk dat wij in deze complexe materie niet over één nacht ijs mogen gaan. De missie van de autokeuring is in de eerste plaats een element van verkeersveiligheid en sedert enige tijd ook van het leefmilieu. We moeten er immers voor zorgen dat de technische veiligheid van de voertuigen maximaal wordt gewaarborgd, op een zo kostenefficiënt mogelijke wijze, waarin een maximale dienstverlening aan de burgers en de bedrijven wordt verzekerd.

In dat verband spreekt men dikwijls over benchmarking. Het zou inderdaad goed zijn als we ons op een Europees forum zouden plaatsen om na te gaan hoe andere landen hun autokeuring organiseren, weliswaar rekening houdend met allerlei particulariteiten die eigen zijn aan elk land en dikwijls ook historisch te verklaren zijn.

Zo ook trouwens bij ons, waar sinds de jaren '30 concessies werden toegestaan aan privépersonen en -firma's om auto's te keuren. Uiteindelijk is dat in een wettelijk raam gegoten van erkenningen van de bestaande privé-instellingen voor welbepaalde territoriale gebieden.

Het is duidelijk dat omwille van de toename van het aantal voertuigen en de complexiteit van de keuringen die privé-instellingen zich enorm hebben ontwikkeld. Men zegt mij ook dat de Belgische autokeuring eigenlijk aan de spits staat in Europa.

We zijn er ook in geslaagd om een uniform prijzensysteem te hanteren voor het hele land dat via een compensatiesysteem voor jaren op hetzelfde niveau kan worden behouden.

Wat de dienstverlening aangaat, is er veel gebeurd inzake klantvriendelijkheid. Enquêtes tonen aan dat meer dan 80% tevreden is over de geboden dienstverlening, zoals over de bestaande openingsuren. Men mag zijn auto trouwens overal aanbieden.

Ongetwijfeld is het een goede stelregel, als je iets wenst te vervangen door iets anders, dat je wel weet wat je hebt maar niet weet wat je in de plaats zult krijgen.

Dat betekent natuurlijk niet dat de bestaande systemen niet kunnen worden herbekeken en zo mogelijk verbeterd en verfijnd. Kunnen de autokeuringcentra 's avonds en op zaterdag worden geopend? Natuurlijk kan dat. Ook daar zal echter een prijskaartje tegenover moeten staan. Kan een garagist, die daarvoor een speciaal label heeft ontvangen, bepaalde keuringen of herkeuringen uitvoeren, zoals het afwegen van de

lichten? Natuurlijk kan hij dat, maar er moet ook een bepaalde waarborg zijn dat dit altijd goed gebeurt en dat het wordt geattesteerd.

Ik denk in elk geval dat wij ons ervoor moeten hoeden het belang van de technische veiligheid te onderschatten. De meeste ongevallen zijn het resultaat van een samenloop van factoren en omstandigheden, waarbij de goede staat van het voertuig als een van de factoren ertoe kan bijdragen dat het ongeval voorkomen had kunnen worden. Volgens mij kan de controle daarop het best gebeuren door onafhankelijke en daartoe aangestelde personen en organisaties die er effectief kunnen voor zorgen dat bepaalde mankementen worden verholpen door een controle op de herstelling achteraf uit te voeren.

In een mogelijk geliberaliseerde markt, die trouwens verschillende vormen kan aannemen, moet men er bovendien voor zorgen dat men niet alleen geïnteresseerd is in de gemakkelijke en snelle hap, maar ook in de minder rendabele zaken of de aangelegenheden die wat meer moeite kosten. De verkeersveiligheid mag daarvan niet het slachtoffer worden, de overheid evenmin, aangezien zij op dat ogenblik wellicht financieel zal moeten bijdragen, terwijl de autokeuringen aan de overheid op dit ogenblik niets kosten. Integendeel, men heeft zelfs middelen waarmee men andere zaken kan financieren.

Wat uw vraag over de niet-gekeurde voertuigen betreft, zoals ik reeds heb geantwoord op uw schriftelijke vraag, heb ik aan mijn administratie gevraagd om na te gaan welke maatregelen er kunnen worden genomen langs politionele weg, ten aanzien van de voertuigen die niet naar de autokeuring zijn geweest. Spijtig genoeg heb ik het antwoord nog niet in mijn bezit.

18.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw heel uitgebreide antwoord.

Twee punten uit uw antwoord zijn mij echter niet duidelijk.

U zegt dat een garagist natuurlijk dat attest kan geven. Er moet dan echter over worden gewaakt dat het een echt en onbetwistbaar attest is. Op dit ogenblik kan het echter niet. U denkt er wel over na.

Het gaat mij enkel om de lichte, kleine zaken zoals het afstellen van lichten en kleine mankementen, en niet om de grote zaken die natuurlijk bij de autokeuringcentra moeten blijven. Het gaat om de kleine verbeterpunten waarvoor je naar de garage moet om ze te laten herstellen. Daarna moet de eigenaar nu nogmaals naar de autokeuring.

Ik weet ook wel dat de betrokkene niet langer naar de keuring in zijn woonplaats moet gaan. Hij kan ook op weg naar Brussel aan een ander keuringcentrum stoppen.

Ik heb ook de cijfers van de wachttijden opgehaald. Het zou een heel makkelijk systeem zijn, indien de tien keuringcentra zouden leren dat zij elektronische afspraken kunnen maken en zo lange files kunnen vermijden. Er zijn al centra die werken met een lijn waarop afspraken kunnen worden gemaakt. Tienen werkt met een lijn met afspraken. Dat systeem werkt heel goed.

De overheid moet de centra dus stimuleren om met de tijd mee te gaan en het elektronisch mogelijk te maken dat mensen met de keuring zo weinig mogelijk tijd verliezen. Veiligheid mag natuurlijk iets kosten. Wij moeten echter bewust zijn van de hoge werkdruk voor iedereen.

Ik hoop dat echt snel werk wordt gemaakt van de afspraken met uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie. Niettemin is voor mij het eerste punt dat u in uw hoedanigheid van staatssecretaris, erop aandringt om de heroproepingsbrieven sneller en directer te bezorgen. Drie maanden is immers een lange tijd om, zonder dat een bestuurder het beseft met een ongekeurde wagen rond te rijden.

Ik heb het hun zelf ook al gezegd, maar het heeft natuurlijk meer gewicht wanneer de staatssecretaris een richtlijn daarover uitvaardigt, dan wanneer we het maar zo laten. Het is te belangrijk. Dit zijn geen hoge kosten, maar gewoon een snellere manier van werken. Daar wil ik nogmaals op aandringen.

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

La réunion publique de commission est levée à 18.32 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.32 uur.