

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 APRIL 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 20 AVRIL 2009

Après-midi

La séance est ouverte à 14.38 heures et présidée par Mme Katrin Jadin.

De vergadering wordt geopend om 14.38 uur en voorgezeten door mevrouw Katrin Jadin.

01 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de begeleiding van uitzonderlijk vervoer" (nr. 11716)

01 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'escorte de transports exceptionnels" (n° 11716)

01.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een belangrijke vraag voor u over de begeleiders van uitzonderlijk transport, u welbekend.

In uw beleidsbrief hebt u gezegd dat u deze legislatuur werk zou maken van een nieuwe reglementering voor de begeleiders van uitzonderlijk transport. U zou ervoor zorgen dat vergunningen, door de informatisering, gemakkelijk worden afgeleverd. Een tweede, voor mij heel belangrijk punt was dat de begeleiding van die uitzonderlijke transporten niet meer noodzakelijk door de politie zou moeten worden gedaan, maar door mensen die een vergunning hebben om uitzonderlijke transporten te begeleiden. In het Vlaams Parlement werd hiertoe op 5 maart een resolutie goedgekeurd.

Als uitvloeisel van die resolutie moet er natuurlijk in een opleidingstraject worden voorzien voor mensen die dat uitzonderlijk transport begeleiden. U en ik kunnen dat uiteraard niet. Als we dat zouden willen doen, moeten we daarvoor een opleiding krijgen.

Ik ben eens met zo'n uitzonderlijk transport meegereden. Ik moet u zeggen dat die begeleiders uitzonderlijk werk doen. Ik waardeer de wijze waarop die mensen hun job doen en ik vind het ook belangrijk om hen goed te omkaderen.

De sector is natuurlijk vragende partij en vraagt ook duidelijkheid. Wat staat er nu te gebeuren? Ik heb ook al mails gekregen van mensen die mij vragen hoe ze zich kandidaat kunnen stellen om begeleider van uitzonderlijk transport te worden. Daarom vond ik het zinvol, mijnheer de staatssecretaris, u hierover vandaag enkele vragen te stellen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken?

Wanneer zal het ontwerp-KB in werking treden? Kunt u ons de krachtlijnen daarvan toelichten?

Blijft de basisfilosofie, die voor mij zeer belangrijk is, overeind, namelijk dat niet noodzakelijk de politie die uitzonderlijke transporten moet begeleiden, maar dat het ook kan gebeuren door begeleiders die daarvoor een opleiding kunnen genieten? Hebt u daarover gesprekken gevoerd met uw collega in de regering, minister Guido De Padt?

Welke instantie zal instaan voor de opleiding en erkenning? Moet er dan een samenwerkingsakkoord worden gesloten met de Gemeenschappen?

Bestaat er al een consensus over de hoogte en verdeling van de retributies voor het afleveren van de vergunningen tussen de Gewesten?

In welke mate worden de beroepsorganisaties bij de besluitvorming met betrekking tot het KB betrokken?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Vautmans, de inhoud van de ontwerp teksten van het koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen en het samenwerkingsakkoord dat tussen de federale Staat en de Gewesten moet worden afgesloten betreffende de organisatie van uitzonderlijk vervoer, werd het laatst besproken op een interkabinettenvergadering welke heeft plaatsgehad op 6 februari van dit jaar.

Ingevolge dit overleg werden de teksten van het ontwerp van KB voor advies naar de Gewesten doorgestuurd. In principe moet dit advies worden afgeleverd binnen de dertig dagen. Als ik zeg 6 februari en 30 dagen, dan zou ik in principe het advies al moeten hebben. Het zal misschien een klein beetje pre-electoraal zijn, maar ik heb het advies nog niet. Derhalve heb ik ondertussen een rappelschrijven gericht aan de Gewesten om hen te herinneren aan het advies dat werd gevraagd.

In het ontwerp van KB is opgenomen dat het besluit in werking zal treden vanaf een nog te bepalen datum, een aantal maanden na publicatie van de datum in het Staatsblad. Dat KB zal het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen op het gebied van verkeersveiligheid en politionele aangelegenheden regelen. Het besluit bevat bepalingen van de voorschriften voor de aanvragen en het afleveren van de vergunningen, met toepassing van een retributie - u hebt daar een vraag over gesteld, waarop ik afzonderlijk zal antwoorden -, de veiligheidsuitrusting van de voertuigen, de begeleiding zowel door de private onderneming als door politiediensten, en de verkeersdeelneming, met name de verkeersborden en de verkeersvoorwaarden.

Wat uw derde vraag betreft, is er inderdaad in voorzien dat de begeleiding over het volledige traject volgens de normale verkeersstromen omwille van de omvang van het vervoer door private ondernemingen kan gebeuren in plaats van door de politiediensten. Enkel voor de gevaarlijke passages zoals bijvoorbeeld het rijden tegen de normale richting in van het verkeer of het doorsteken van de middenberm van een autosnelweg of een speciale overschrijding van kunstwerken met hulpbruggen enzovoort, zou nog begeleiding door een plaatselijke politiedienst eventueel noodzakelijk kunnen zijn.

In dat besluit is voorzien in een opleiding voor de erkenning van een beroepsbekwaamheid van verkeerscoördinator en -begeleider van uitzonderlijk vervoer. De federale politie is zelf vragende partij en wenst deze aanpassingen.

Het koninklijk besluit zal worden voorgedragen en ondertekend door de minister van Binnenlandse Zaken opdat er geen enkel misverstand zou kunnen bestaan tussen de politionele diensten en onze diensten verantwoordelijk voor verkeer.

Wat uw vierde vraag betreft, een werkgroep bestaande uit experts van de dienst uitzonderlijk vervoer, politie en private begeleiding, vertrouwd met de praktische uitvoering van de begeleiding, beraadslaagt over de meest aangewezen inhoud en samenstelling van de noodzakelijke opleiding die het personeel van deze begeleidingsgroepen moeten krijgen.

Wij hebben nog geen uitsluitsel over welke instantie zal moet instaan voor de opleiding, het afnemen van de examens en het afleveren van de bekwaamheidsattesten. Dit wordt onderzocht, rekening houdend met de regelgeving daaromtrent, en moet nog worden uitgewerkt. Het sluiten van het samenwerkingsakkoord is afhankelijk van het resultaat van de oefening die we nog zullen moeten doen.

Wat uw vijfde vraag betreft, kan ik u meedelen dat tijdens de laatste interkabinettenvergadering, waarnaar ik daarnet verwees, de Gewesten werden geïnformeerd van de globale retributiebedragen zoals die werden voorgesteld aan de beroepsorganisaties.

Volgens het type van vergunningsaanvraag variëren deze van 100 euro over 150 tot 200 euro. In dezelfde vergadering werd eveneens beslist dat zowel de federale overheid als de gewestelijke overheden elk voor zich hun retributie bepalen, rekening houdend met de totaalbedragen.

Het ontwerp van koninklijk besluit bepaalt dat de respectieve retributies 75 over 113 tot 150 euro zullen bedragen voor de federale overheid. In hun adviezen zouden de Gewesten het supplement daarop, binnen

de grenzen die ik net heb geciteerd, moeten bepalen.

Als antwoord op uw laatste vraag kan ik u meedelen dat sedert het begin van de onderhandelingen in de jaren '90 - er werd nooit enige vooruitgang geboekt - de beroepsorganisaties altijd betrokken zijn geweest bij de voorbereiding van de ontwerpteksten van het koninklijk besluit en het samenwerkingsakkoord dat moet worden gesloten.

In 2005 hebben nog drie overlegbijeenkomsten plaatsgevonden, georganiseerd door de federale overheid met de beroepsorganisaties. Er werden eveneens twee bijeenkomsten met de Gewesten georganiseerd om de toen voorliggende teksten nog eens op te frissen.

Sinds die periode zijn er geen noemenswaardige aanpassingen meer gebeurd, met uitzondering van de begeleidingsbepalingen waarover ik het daarstraks heb gehad. Deze bepalingen werden nog op 12 februari 2008 besproken in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de beroepsorganisaties, de politiediensten, het Vlaamse Gewest en onze eigen federale openbare diensten.

Tot daar de antwoorden op uw zes vragen, mevrouw Vautmans.

01.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het uitvoerig antwoord. Ik had hierover samen met de collega's een resolutie ingediend. Ik zal u die ook overhandigen.

Ik merk dat wij op de goede weg zijn. Ik kan alleen maar hopen dat er vooruitgang wordt geboekt. Ik neem aan dat u een rappel hebt gestuurd. Het Vlaams Parlement stopt weldra met werken. Het is belangrijk dat wij dit advies binnen de twee weken ontvangen zodat de werkzaamheden op federaal niveau kunnen worden voortgezet.

Ik had nog een bijkomende vraag. Een aantal grote firma's wordt veel gevraagd om de begeleiding te doen. Worden zij ook betrokken? Het zijn immers zij die met veel vragen zitten. Zij moeten hun werkzaamheden voor de toekomst organiseren. Het is mijn vraag om te overwegen ook met hen contact op te nemen. Ik kan u alleszins een aantal organisaties doorgeven die mij hebben gemaïld.

Het lijkt mij belangrijk om hen ook op de hoogte te houden van de erkenning, ook de wederzijdse erkenning tussen de Gemeenschappen. Het uitzonderlijk transport gaat immers over de grenzen van Gewesten en Gemeenschappen heen. Het zou absurd zijn als men dat anders doet in Vlaanderen dan in Wallonië. Het federale niveau heeft daarin een coördinerende rol te spelen.

01.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Vautmans, bij de meest recente bespreking tussen de verschillende diensten waren de beroepsorganisaties wel degelijk aanwezig. Ik zou bijna stellen dat zij de praktijkervaring hebben, maar dat zij nu weten welke formele vormgeving en formele voorwaarden aan het besluit zullen worden vastgeknoopt.

Indien het besluit zoals het door ons werd uitgewerkt, definitief kan worden goedgekeurd en dat moet niet meer naar het Vlaams Parlement worden gezonden – het zijn echter de bevoegde ministers van Openbare Werken en van Mobiliteit die ons moeten antwoorden –, zullen de betrokkenen in elk geval een veel ruimere zekerheid hebben.

Ik zou liefst nog in de maand april 2009, zolang het Vlaams Parlement nog actief is en de deelstaatregeringen nog operationeel zijn, een formeel antwoord krijgen. De materie is nu al lang genoeg besproken. Terwijl de deelstaatregeringen met andere zorgen rondlopen, kunnen wij aldus in elk geval onze werkzaamheden voortzetten en kan het project na zo een lange periode worden afgewerkt.

01.05 Hilde Vautmans (Open Vld): U hebt alleszins de volle steun van Open Vld om een en ander te verwezenlijken. Ik zal u niettemin mijn voorstel van resolutie mee naar huis geven.

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

02 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réduction du taux d'alcool autorisé dans le sang pour certaines catégories de conducteurs"

(n° 11608)

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van het toegestane alcoholgehalte in het bloed voor sommige categorieën bestuurders" (nr. 11608)

02.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai déposé cette question lorsque vous aviez parlé de ce thème dans la presse. Nous l'avions déjà abordé à l'occasion de votre note de politique générale, dans laquelle vous mentionniez votre idée de faire passer le taux d'alcool autorisé dans le sang à 0,2 g pour 1.000 pour les jeunes conducteurs ayant leur permis depuis moins de deux ans.

Cette mesure ne fait pas l'unanimité. Cependant, elle fait partie des mesures préconisées par les états généraux de la sécurité routière et est soutenue par l'IBSR ainsi que par des associations européennes. Or, au sein de cette commission, les groupes politiques de la majorité et de l'opposition ne sont pas encore persuadés du bien-fondé de cette mesure. D'autres associations, comme les Responsible Young Drivers, ne lui sont pas totalement acquises.

Il faut commencer par faire respecter le taux maximal de 0,5 g pour 1.000. Le nombre de contrôles n'est peut-être pas suffisant. Et pourquoi ne pas imposer à tous le taux de 0,2 g pour 1.000? Le passage de 0,2 g pour 1.000 à 0,5 g pour 1.000 après un certain laps de temps de conduite peut être perçu comme du laxisme face à l'alcool au volant et n'est pas motivant. Nous sommes donc interloqués par cette proposition, tout en étant prêts à en discuter.

J'ai pris connaissance de votre détermination via la presse et j'aimerais savoir s'il existe des expériences comparables dans d'autres pays européens. Est-ce une bonne idée de différencier les mesures en fonction de catégories?

L'article parlait d'un projet de loi. Des discussions à ce propos ont-elles eu lieu au sein du gouvernement? Le Conseil d'État a-t-il été consulté?

Un expert en sécurité routière mentionnait qu'une mesure qui ne fait pas l'objet d'une certaine acceptabilité sociale peut se révéler peu efficace. Or cette mesure ne fait l'objet que d'un mince consensus. Comptez-vous la maintenir afin de la faire appliquer dans les prochains mois?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, depuis l'annonce d'une introduction éventuelle du 0,2 g pour 1.000 pour les conducteurs débutants, j'ai apporté des réponses approfondies et motivées aux questions multiples que les membres de cette commission, dont vous-même, m'ont posées à ce propos. Je puis donc m'y référer.

Si vous me le permettez, je me limiterai à évoquer la situation actuelle. D'abord, je reste persuadé du bien-fondé du 0,2 g pour 1.000 pour les conducteurs débutants, études et expériences européennes à l'appui. Mais, croyez-moi, je ne veux pas en faire un fétiche! De toute façon, je vais m'efforcer d'obtenir une cohésion sociale et une approbation de ces mesures, qui sont destinées à mieux protéger les jeunes dans la circulation. À cet égard, je vous inviterai à parler avec les parents des adolescents et des jeunes victimes d'accidents de la route qui se produisent notamment durant le week-end.

Parmi ces mesures, il faut noter une meilleure formation à la conduite et l'introduction des tests de salive en vue de contrôler l'usage des drogues au volant, objectif dont j'ai fait une priorité.

Je ne vous cacherai pas que j'espère introduire au parlement le projet de loi qui comporte l'ensemble de ces mesures, peut-être encore le mois prochain.

Enfin, il convient aussi de savoir que nous devons tous prendre nos responsabilités en développant des dispositions adéquates afin d'endiguer le nombre d'accidents graves, où les jeunes sont sur-représentés aujourd'hui. Je vous assure qu'il n'existe pas beaucoup de solutions. La législation se montre de plus en plus sévère. Quant à savoir si nous devons l'être encore plus, je répondrai que nous devons savoir dans quel jeu nous jouons.

De toute façon, la question du 0,2 g est posée. Comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises, vous n'ignorez pas que, pour les transports professionnels, les employeurs demandent une sévérité accrue.

Les statistiques dont nous disposons indiquent qu'une certaine amélioration ou plutôt une amélioration certaine au niveau des accidents devrait être obtenue moyennant une plus grande sévérité. C'est avec cette philosophie globale que je tenterai de prendre en main ce dossier.

Cela dit, ne considérez pas ma réponse relative au 0,2 g pour les conducteurs débutants comme une réponse définitive. Je répète que ce n'est que lorsque j'aurai la conviction que l'acceptation sociale sera devenue réalité que je prendrai les mesures nécessaires.

02.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. On sent bien votre volonté de concertation, ce qui est tout à votre honneur.

Comme vous l'avez dit à plusieurs reprises, de nombreuses études ont été réalisées au niveau de l'expérience. Cette mesure est-elle déjà développée à l'étranger?

02.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Oui, dans plusieurs pays. Je ne vous cache pas que la suggestion a été émise par l'association "European Transport Safety Council" (ETSC).

L'idée ne vient pas de chez nous. Ce sont les instances supranationales qui ont soulevé le problème.

Cela dit, pour être tout à fait clair, il existe une directive européenne qui nous invite à une plus grande sévérité pour ce qui concerne les conducteurs débutants.

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

03 Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rapport intermédiaire sur l'accident Kalitta Air du 25 mai 2008" (n° 10946)

03 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het tussentijdse verslag over het ongeval met een toestel van Kalitta Air op 25 mei 2008" (nr. 10946)

03.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, fin décembre 2008, l'unité d'investigation sur les accidents aériens du SPF Mobilité et Transports a établi un rapport intermédiaire sur l'accident du Kalitta Air du 25 mai dernier.

Il en ressort que la cause de cet accident est vraisemblablement attribuable à la décision du pilote d'interrompre le décollage après l'ingestion d'un oiseau dans le moteur numéro 3, bien que la vitesse V1 eut déjà été atteinte 6 secondes auparavant. Le rapport intermédiaire établit également plusieurs recommandations, parmi lesquelles la possibilité d'améliorer l'efficacité du RESA par l'utilisation d'un système d'arrêt EMAS avec du béton armé cellulaire et le renforcement éventuel en personnel et en formation de l'unité de contrôle aviation.

*Présidente: Valérie De Bue.
Voorzitter: Valérie De Bue.*

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez donné instruction à la direction générale Transport aérien d'examiner l'exécution de ces recommandations avec toutes les parties concernées. Je souhaiterais donc savoir, d'une part, quand nous pourrions avoir le rapport final de l'unité d'investigation sur les accidents aériens et, d'autre part, si les recommandations du rapport intermédiaire sont déjà à l'examen par les parties concernées. Et si oui, lesquelles?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lalieux, la publication du rapport final de l'analyse sur l'accident du Boeing 747 de Kalitta Air à l'aéroport de Bruxelles-National est prévu pour le mois de mai prochain, et ce en conformité avec les prescriptions de l'annexe 13, chapitre 6.6 de l'OACI.

Quant aux recommandations, le service Aéroports de la direction générale Transport aérien (DGTA) est chargé de les examiner et d'y donner suite.

En ce qui concerne la recommandation portant sur l'amélioration de l'efficacité du RESA (Runway End Safety Area), le prolongement du RESA et des alternatives comme l'utilisation d'un EMAS (Engineered

Materials Arrestor System) sont étudiées en collaboration avec l'exploitant de l'aéroport. La DGTA examinera aussi la situation dans les autres aéroports et déterminera si des mesures doivent être généralisées.

En outre, la DGTA a insisté par écrit auprès de Brussels Airport Company pour qu'elle renforce son "bird control unit" en termes de personnel et de formation de ce personnel. Cette mesure qui devrait être mise en place avant la fin du mois de mai prochain fera l'objet d'un suivi par la DGTA via des audits et des inspections. Les éventuelles entraves juridiques pour le bon fonctionnement du "bird control unit", notamment dans la législation sur la chasse, seront également analysées et discutées avec les Régions concernées.

03.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Nous nous réunirons vraisemblablement fin mai au sujet du rapport finalisé. Je suivrai de près la mise en place des différentes recommandations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'annulation de l'interdiction de dépassement des camions sur les autoroutes belges" (n° 11644)

04 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de afschaffing van het inhaalverbod voor vrachtwagens op de Belgische autosnelwegen" (nr. 11644)

04.01 Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le 1^{er} janvier 2008, l'interdiction de dépassement pour les camions est entrée en vigueur pour les autoroutes à deux voies. J'estime que c'est une bonne initiative mais il semblerait que les différentes enquêtes menées depuis sur l'efficacité de cette mesure prouvent qu'elle est difficilement applicable et difficilement sanctionnable en cas d'infraction.

Il y a quelques semaines, vous avez indiqué que cette interdiction n'allait être effective que pour certaines bandes d'autoroutes particulièrement dangereuses. Cela signifie qu'il faudra mettre en place de nouvelles infrastructures aux endroits où cette interdiction sera d'application.

Monsieur le secrétaire d'État, dans combien de temps cette mesure sera-t-elle d'application?

L'inefficacité de l'interdiction totale de dépassement sur les autoroutes à deux bandes est-elle justifiée par le seul argument de ne pas pouvoir la sanctionner? Si c'est le cas, pourquoi n'a-t-on pas cherché d'autres moyens de sanctionner?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Jadin, la commission fédérale pour la sécurité routière a pris connaissance le 9 mars dernier de l'avis donné par le groupe de travail poids lourds. Le compte rendu de cette réunion n'est pas encore disponible.

Sur base de ce qui a été dit à la commission, il semble qu'on est plutôt favorable à un retour à l'ancien système, qui correspond avec ce qui est d'application dans les autres pays européens. Je dois encore en discuter avec les Régions car elles sont responsables de la signalisation.

Elles doivent accepter de remplacer les panneaux qui autorisent le dépassement par des panneaux d'interdiction. Je ne vous cache pas que j'ai une préférence pour des panneaux à message variable. Ce sont les Régions qui font appliquer les règles générales sur le terrain au moyen d'une signalisation adéquate et qui jugent de la nécessité d'une interdiction en fonction des endroits et des périodes.

En outre, pour ce qui est de la problématique des contrôles de police quant à l'interdiction de dépassement des poids lourds, nous souhaiterions remplacer les contrôles visuels, qui demandent un grand investissement en effectifs et en temps, par des contrôles automatisés à l'aide de caméras.

04.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos réponses. Comme je l'avais indiqué dans la question que je vous ai soumise, je constate que la mesure prise par la Belgique visant une interdiction totale plutôt que partielle était très audacieuse. Nous espérons qu'elle sera mise en

place de manière adéquate. Le jeu des Régions fera certainement de vous un des fédérateurs pour coordonner cette mesure. J'en suis convaincue!

L'instauration de contrôles beaucoup plus automatisés, entre autres à l'aide de caméras, permettra d'être beaucoup plus efficace. La formation politique à laquelle j'appartiens espère vraiment que ce suivi se fera dans les délais les plus brefs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stijgende prijzen voor de opleiding van piloot voor sportvliegtuigen" (nr. 11861)

05 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation du prix de la formation de pilote d'avion de tourisme" (n° 11861)

05.01 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in een vorige commissievergadering werden over dit onderwerp twee vragen gesteld. Ik had mij daarbij willen aansluiten maar door omstandigheden was ik blijkbaar een vijftal minuutjes te laat met het indienen van mijn vraag. Het ging om vragen van de collega's Laeremans en Van Biesen. Zij hadden het over de sterk stijgende tarieven voor de sportluchtvaart. Ik zal niet heel de problematiek opnieuw schetsen want ik meen dat u die voldoende kent.

Het directoraat-generaal van de Luchtvaart wil een aantal zaken opleggen die ons eigenlijk verontrusten, namelijk sterk stijgende tarieven voor de sportluchtvaart. Het theoretische examen, de geluidsattesten, de administratieve uurtarieven, het vluchtenboekje en de inspectiekosten zouden integraal worden doorgerekend aan de sector. Het voordeel om na deze vraag aan bod te kunnen komen, is natuurlijk dat ik uw antwoord voor een deel al heb kunnen lezen. In uw antwoord aan mijn twee collega's toonde u zich duidelijk niet tevreden over de voorstudie. Ik citeer even uw antwoord in de commissievergadering van 16 maart: "Ik heb zelf evenmin een erg positieve appreciatie van de manier waarop het studiebureau te werk is gegaan. Zijn werkwijze was mij reeds ter ore gekomen. Het lijkt mij geen manier van werken te zijn".

U stelde vervolgens dat de soep niet zo heet zou worden gegeten als ze werd opgediend. Wij kennen op die manier niet het volledige antwoord, maar misschien kunt u mij vandaag wat meer duidelijkheid geven over de "warmte" van die soep.

Ik zal mijn vragen dan ook nog eens stellen. U beloofde te onderzoeken of clubs zouden verhuizen naar buitenlandse luchthavens. Beschikt u reeds over cijfers daarvan? Zijn er in het verleden reeds clubs verhuisd? Heeft u een beeld van aspirant-piloten die naar het buitenland trekken?

Ik kom dan bij mijn tweede vraag. Heeft u rekening gehouden met het feit dat, door de beperking van zeer jonge sportvliegers, de instroom van de professionele piloten op langere termijn misschien zal worden beperkt?

Mijn laatste vraag. U stelde dat de prijzen worden aangepast aan de reële kostprijs. Hoe ziet u die kostprijsstructuur? Hoe wordt dit berekend? Wat maakt daar allemaal deel van uit? Houdt men hierbij rekening met een eventuele daling van de aanvragen?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer De Groote, de definitieve resultaten van het onderzoek naar een mogelijke uitwijking van vliegclubs en aspirant-piloten naar het buitenland zijn momenteel nog niet beschikbaar. De studie voert een vergelijking uit met Nederland en Frankrijk omtrent de daar geldende tarieven. Waar mogelijk wordt ook gekeken naar de tarieven die van toepassing zijn in Zwitserland, Ierland en het Verenigd Koninkrijk. Ik kan u de verzekering geven dat het directoraat-generaal Luchtvaart, DGLV, een tarief zal aanrekenen dat in dezelfde grootteorde ligt als in die landen, zodat er van discriminatie ongetwijfeld geen sprake zal zijn.

De tarieven voor examens en vergunningen in de private luchtvaart werden, op voorstel van DGLV, reeds verlaagd na opmerkingen die gemaakt werden tijdens de consultaties met de gebruikers. Dat gebeurde precies om te vermijden dat de private piloten zouden uitwijken naar het buitenland en om aldus het draagvlak te behouden voor de instroom van professionele piloten.

Wat uw derde vraag betreft kan ik u zeggen dat in het nieuwe vergoedingssysteem DGLV, in de mate van het mogelijke, de kosten verbonden aan de door DGLV geleverde prestaties aan de gebruikers zal aanrekenen. Ik ben daar een groot voorstander van. Zoals ik reeds vroeger heb gemeld, wordt er weliswaar rekening gehouden met de tarieven die in het buitenland van kracht zijn, maar wat het aantal te leveren prestaties betreft en dus het prijsniveau wordt er gewerkt met schattingen door de betrokken directies van DGLV om tot een globale prijs voor de mogelijke kandidaten te komen.

05.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij dat wij dezelfde bezorgdheid delen. U zegt dat de bijgestuurde tarieven werden voorgelegd aan de belangengroepen op de vergadering – u doelt waarschijnlijk op de vergadering van december 2008 en op die van 5 februari 2009 – en dat de tarieven deels zijn aangepast.

Ik vind het belangrijk dat wij het probleem van uitvlaggen wegens te hoge prijzen en vergoedingen proberen op te lossen.

Ik onthoud ook dat de resultaten nog niet allemaal beschikbaar zijn. Wij wachten af. Ik vind het wel positief dat u wat de prijzen betreft de vergelijking zult maken met de omliggende landen, zodat de concurrentiepositie van onze mensen niet in het gedrang komt.

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

06 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het administratief wegtrekken van de pleziervaart uit België voor fiscale redenen" (nr. 11871)

06 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'exode administratif de la navigation de plaisance belge pour des raisons fiscales" (n° 11871)

06.01 Patrick De Groote (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ook deze vraag heeft te maken met de stijgende prijzen in de pleziervaart. De problematiek van de plezierluchtvaart heb ik even gekoppeld aan de pleziervaart op zee. Daarover heb ik uw collega Reynders reeds ondervraagd.

Eenzijds voert België op het vlak van pleziervaartuigen, een onaantrekkelijk beleid wat betreft het hanteren van de btw. Verschillende Europese landen hebben een gunstige btw-wetgeving op pleziervaartuigen. Een schip dat bijvoorbeeld onder Franse vlag voor een bepaalde periode buiten Frankrijk vaart, moet voor deze periode buiten Frankrijk geen btw betalen. Daar het evenwel onmogelijk is om dat te controleren, bestaat in Frankrijk de afspraak – niettegenstaande de btw daar slechts 19,6% bedraagt, wat al lager is dan de 21% in België – om de btw te halveren, waardoor in Frankrijk slechts 9,8% betaald wordt. Als gevolg daarvan gaat een aantal Belgen hun boot in Frankrijk kopen, terwijl een aantal andere Belgen hun boot in België koopt, maar alles laat regelen door een Franse leasing, waardoor de verkoop gebeurt via een intracommunautaire levering, uiteraard vrijgesteld van btw. De Belgische Staat loopt daardoor niet alleen btw-inkomsten mis, maar ook inkomsten zoals uit vlaggenbrieven, zeebrieven of immatriculatieplaten en de belastingen op de inverteringsstelling.

Anderzijds is België dan weer aantrekkelijk voor het verkrijgen van een brevet, waardoor veel Fransen met Belgische vlag varen.

Recent heeft het directoraat-generaal van de Luchtvaart, waarover we het daarnet al hadden, de prijzen voor administratieve documenten voor onder meer sportvliegtuigen laten stijgen, met als argument dat de prijzen gewoon zijn aangepast aan de reële kostprijzen. Ik vraag mij af hoe dat zit voor de pleziervaart.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar de volgende vragen voor u.

Heeft u middelen of mogelijkheden om een zicht te hebben op het aantal Belgen dat een pleziervaartuig met een buitenlandse vlaggenbrief of immatriculatie heeft? Zo ja, over welke mogelijkheden beschikt u? Hoeveel pleziervaartuigen varen met een buitenlandse vlaggenbrief of immatriculatie?

Hoeveel in het buitenland gedomicilieerde pleziervaarders varen er in België met een Belgische vlag? Welke zijn de belangrijkste nationaliteiten? Wat is hun aandeel?

Overweegt u een evaluatie te doen voor de pleziervaart naar analogie van de luchtvaart? Hoe is de kostprijsstructuur voor het bezorgen van administratieve documenten in de pleziervaart naar analogie van plezier- of sportluchtvaart?

U kunt misschien overleg plegen met uw collega Reynders inzake de btw, aangezien dat een invloed heeft op het aantal afgeleverde brevetten.

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer De Groote, ik kan op uw vier vragen het volgende antwoorden.

Wat de eerste vraag betreft, merk ik op dat de FOD Mobiliteit en Vervoer geen middelen of mogelijkheden ter beschikking heeft om zicht te krijgen op het aantal Belgen dat een pleziervaartuig met een buitenlandse vlaggenbrief of immatriculatieplaat heeft. Het is in dat verband van belang te weten dat niet alle landen een dergelijk registratiesysteem hebben of vlaggenbrieven afleveren.

In antwoord op uw tweede vraag kan ik mededelen dat globaal genomen 16% van de 23.186 in omloop zijnde Belgische vlaggenbrieven aan buitenlanders werden afgeleverd, waarvan 14,6% of 3.396 brieven aan Fransen en 1,4% of 315 brieven aan andere nationaliteiten werden uitgereikt. Daarbij worden de buitenlanders die in België wonen, niet meegerekend. Het is immers maar normaal dat zij voor hun documenten een beroep op de Belgische overheid doen.

Wat de derde vraag betreft, wijs ik erop dat de prijs van de immatriculatieplaat steeds aan een automatische indexformule onderhevig is geweest, waardoor de indertijd – met name in 1992 – vastgestelde prijs van 25 euro ondertussen tot 35 euro is gestegen.

De prijs van de vlaggenbrief werd in 1999 op 50 euro vastgelegd, maar is niet aan een automatische indexatie onderworpen.

Ten slotte, uw vierde vraag. De prijs van een vlaggenbrief of van de immatriculatieplaat kan, mijns inziens, voor de eigenaar van een pleziervaartuig geen reden zijn om op administratief vlak uit België weg te trekken. Indien hij zulks doet voor 50 euro, laat hem dan maar gaan.

Inzake het btw-tarief ten aanzien van de pleziervaartuigen kan op basis van een vergelijking van de tarieven die in onze buurlanden worden gehanteerd, overleg met de minister van Financiën tot stand komen. De kwestie moet dan wel bij de heer Reynders worden aangekaart. Ik kan mij echter inbeelden dat hij van het voorgaande niet bepaald zijn eerste prioriteit zal maken.

06.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de staatssecretaris. Ik meen ook dat het op dit ogenblik geen prioriteit van de heer Reynders zal zijn.

Ik dank u alvast voor uw antwoord. Ik zal het nog eens grondig nalezen. Ik had het uiteraard over de aankoop van boten en over het inschrijven ervan. Ik ben ervan overtuigd dat als men de bedragen optelt, het over relatief hoge bedragen gaat.

Ik heb uit uw antwoord op mijn eerste vraag begrepen dat de FOD Mobiliteit geen middelen ter beschikking heeft en dat er tussen de landen weinig afspraken zijn in verband met de vlaggenbrieven en dergelijke. Bedankt.

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

07 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe Europese nummerplaten" (nr. 11881)**

07 **Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles plaques d'immatriculation européennes" (n° 11881)**

07.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, in oktober 2008 kondigde u aan dat u een onderzoek zou laten uitvoeren of België tegen 2010 een gestandaardiseerd Europees model van nummerplaat zou kunnen invoeren. Ik zou graag de resultaten van dat onderzoek kennen. U had vorig jaar

al de kans om de nieuwe Europese nummerplaat in te voeren. Dat was enkele maanden eerder, bij het uitputten van de oude nummerplaten, waarop eerst drie letters en dan drie cijfers staan. Die platen waren uitgeput na 35 jaar. Met het nieuwe systeem, waarop eerst drie cijfers staan en vervolgens drie letters, hoopt men nog twintig jaar te kunnen werken. U had het systeem toen al kunnen koppelen aan de Europese nummerplaat, maar uiteindelijk hebt u daarvoor niet gekozen. Als ik mij niet vergis, merkte u toen op dat u nog maar pas staatssecretaris was geworden en al werd geconfronteerd met een tekort aan nummerplaatmogelijkheden.

In oktober hebt u dat nog eens herhaald, met de duidelijke boodschap dat u nog geen Europese nummerplaat wou invoeren, omdat die groter en dus ook duurder zijn. U stelde dan ook voor de Belgische Staat te laten tussenkomen in de kosten bij de vervanging door de Europese plaat.

Ten slotte, de nieuwe Europese nummerplaten bieden ook een nieuwe kans. Vanaf april 2009 zullen de inwoners van, bijvoorbeeld, Wales of de Bretoenen hun eigen vlag op de Europese nummerplaat kunnen plaatsen.

Ik kom tot mijn vragen. Wat zijn uw bevindingen met de betrekking tot de invoering van een Europese nummerplaat in 2010?

Ten tweede, hoeveel kost de maatregel, aangezien de Belgische overheid de nieuwe nummerplaten zelf zou bekostigen?

Ten derde, bent u bereid om in de Europese nummerplaten de Vlaamse, Waalse en Brusselse vlaggen onder de Europese vlag te verwerken, naar het voorbeeld van Wales? U kent het misschien wel, mijnheer de staatssecretaris. Ik heb een voorbeeld meegebracht en ik heb dat voor u al uitgewerkt met betrekking tot Brussel, Vlaanderen en Wallonië. De ontwerpen zijn gebruiksklaar. U mag ze hebben, als u ze wenst te gebruiken.

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Groote, ik kan u wat uw eerste vraag betreft, antwoorden dat ik nog altijd van mening ben dat wij, Belgen – als een van de founding fathers van de Europese Unie en de Europese Gemeenschap – ons moeten inschrijven in de Europese aanbeveling tot harmonisatie van de nummerplaten. Wij hebben Brussel als Europese hoofdstad. Ik verheer niet dat ik in de tweede helft van 2010 graag een positief antwoord zou geven op die Europese aanbeveling.

Mijnheer De Groote, op dit ogenblik bevinden wij ons nog in de studiefase van de invoering. Ik wil niet zomaar de wit-rode nummerplaat vervangen door een andere en voor de rest alles ongemoeid laten. Daar komen meer aspecten bij kijken.

Een eerste aspect is bijvoorbeeld het formaat van de nummerplaat, en de gebruikte tekens en kleuren, vooral met het oog op een betere zichtbaarheid, onder meer bij automatische controles.

Een tweede aspect is de samenstelling van de letters en de cijfers. Het is gebleken dat de mogelijke combinaties van nummerplaten telkens veel sneller opgebruikt zijn dan gedacht. Wij moeten nu werkelijk op lange termijn gaan denken opdat wij later niet opnieuw van systeem moeten veranderen.

Een derde aspect zijn de modaliteiten van de invoering. Gaan wij het alleen doen voor nieuw in te schrijven wagens? Voor welke soorten voertuigen doen wij het? Moet het gepaard gaan met een retroplanning voor de reeds in gebruik zijnde auto's? Dat zijn allemaal elementen die daarbij aan bod zullen komen.

Last but not least, is er het aspect van de eventuele meerkosten die aan deze operatie verbonden zijn. Hoe moeten die gedekt worden in deze budgettaire moeilijke tijden?

Zolang al deze modaliteiten nog niet duidelijk zijn, is het moeilijk te voorspellen wat de precieze meerkosten van de operatie zullen zijn. Ik wil er terloops op wijzen dat de aflevering van de nummerplaten op dit ogenblik volledig gratis is voor de burgers en voor de bedrijven. Daartegenover staan geen federale inkomsten, daar de belasting op de inverterstelling en de verkeersbelasting regionale materies zijn. Het is kortom een zuivere last voor mijn departement en voor de federale schatkist.

Wat uw laatste suggestie betreft, de Europese nummerplaat vermeldt zoals u weet het Europees symbool en de letters van het land van herkomst. Ik moet eerlijk zeggen, u hebt daar wel een mooie oefening gemaakt,

maar ik begrijp niet direct de meerwaarde om er nog andere symbolen aan toe te voegen, zoals de Belgische vlag of andere vlaggen zoals u suggereerde. Het is vooral de bedoeling dat de letters en cijfers van de nummerplaat ook voldoende duidelijk leesbaar zijn weergegeven.

Wat het vermelden van aanvullende kentekens betreft, ik weet niet of u Parijse vrienden hebt, maar ik nodig u uit om aan de Parijzenaars te vragen wat zij denken van het nummer 75 dat op hun nummerplaat staat wanneer zij zich buiten de regio van Parijs begeven. Dat zal misschien al voor afkoeling zorgen.

07.03 Patrick De Groot (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik verneem dat u graag een positief antwoord zou geven op de Europese aanbeveling. U zegt dat de combinaties sneller zijn opgebruikt dan men denkt. U zegt ook dat men nog volop in de studiefase is.

Een van de mogelijke oplossingen om meer combinaties te hebben, is inderdaad mijn voorstel. Ik had de Belgische vlag daar niet opgezet, maar als wij een nummerplaat zoals de mensen van Wales zouden kunnen krijgen dan heeft men veel meer combinaties. Dan heeft men een zelfde combinatie voor Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Uw probleem is dan meteen ook van de baan. U ziet hoe constructief wij kunnen zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les délais d'attente pour passer le permis de conduire pratique en filière libre" (n° 11920)

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wachttijden voor het praktisch rijbewijs in het systeem van de vrije begeleiding" (nr. 11920)

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, à Bruxelles, il semble que les délais pour passer le permis de conduire pratique en filière libre s'allongent considérablement. Les listes d'attente placent au mois de juin les candidats inscrits début mars, soit avec quatre mois d'attente. De tels retards, s'ils sont avérés, peuvent constituer un frein pour les candidats en recherche d'un emploi et les empêcher de postuler avec tous les atouts nécessaires.

L'origine de ces retards serait la réforme de l'apprentissage à la conduite. En effet, sous la législature précédente, votre prédécesseur a voulu diminuer le coût de l'apprentissage à la conduite en favorisant la filière libre au détriment des autos-écoles. C'est désormais la filière libre qui, victime de son succès, se trouve désavantagée en termes de délai.

L'élément à l'origine des problèmes actuels serait que le passage par l'auto-école n'est plus nécessaire pour ceux qui ont échoué deux fois au permis pratique ni pour ceux qui demandent une licence provisoire d'apprentissage. En outre, il y a trop peu d'examineurs qui ont en charge un nombre trop important d'élèves.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces retards? Est-ce bien la réalité? Quelles sont les causes de ces retards?

Quelles mesures sont-elles prises pour résorber ces retards et améliorer la situation sur le terrain?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, j'espère que les délais d'attente pour la filière libre à Bruxelles, actuellement de deux à trois mois, diminueront rapidement vu que les deux centres d'examen concernés ont pris des mesures pour rattraper ce retard, notamment par l'engagement d'examineurs supplémentaires.

Cependant, pour augmenter leurs effectifs, les centres doivent suivre une procédure de recrutement des examinateurs relativement longue. En effet, elle comprend une formation préalable et un examen destiné à vérifier si les examinateurs disposent des qualités et connaissances requises pour exercer cette profession.

En outre, il est vrai qu'à la suite de la réforme de mon prédécesseur, M. Landuyt, plus de candidats de la filière libre se présentent à l'examen sans toutefois répondre aux conditions d'accès, notamment en ce qui concerne le guide. Il faut dès lors les refuser et prévoir un nouveau rendez-vous, ce qui entraîne des retards

dans la programmation des examens. Il a également été constaté qu'au cours de ces six derniers mois, les centres sont confrontés à une demande croissante pour des examens pratiques en filière libre.

Comme je viens de le dire, l'engagement d'examineurs supplémentaires devrait à présent permettre de rattraper ces retards.

Il a, en outre, été demandé aux centres d'examens de prendre toutes les mesures administratives en vue de permettre une meilleure programmation de ces examens.

08.03 Valérie De Bue (MR): Je remercie monsieur le secrétaire d'État pour sa réponse.

La situation sur le terrain est réellement interpellante. Résorber ce retard dans les plus brefs délais permettra à de nombreuses personnes d'utiliser leur permis et d'être mieux opérationnelles sur le marché de l'emploi.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herziening van de Eurovignetrichtlijn en de invoering van een slimme kilometerheffing" (nr. 11952)

09 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la révision de la directive Eurovignette et l'instauration d'une redevance kilométrique intelligente" (n° 11952)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van de herziening van de eurovignetrichtlijn leek het mij een goed idee om te peilen naar de stand van zaken in verband met de invoering van de slimme kilometerheffing.

Zoals bekend kent ons land het systeem van het eurovignet samen met Nederland, Luxemburg, Denemarken en Zweden. Duitsland was daar oorspronkelijk ook bij, tot zij besloten om de Maut, een soort kilometerheffing, in te voeren op hun wegennet. De eurovignetrichtlijn werd recent herzien waardoor lidstaten vanaf 2012 niet alleen infrastructuurkosten maar ook milieukosten zoals lawaai, luchtvervuiling, fileleed en dergelijke mogen doorrekenen in hun tolheffing voor het zware vrachtvervoer. Dat zwaar vrachtvervoer wordt trouwens uitgebreid tot alle vrachtwagens vanaf 3,5 ton en wordt ook uitgebreid van de autosnelwegen naar alle wegen. Die herziening is een goede zaak maar het is zeker ook belangrijk dat ze het pad effent voor de invoering van een slimme kilometerheffing. U hebt zich in het verleden, in samenspraak met de Gewesten, steeds geëngageerd voor een Europees systeem om tot de invoering van een slimme kilometerheffing te komen. Ik wil u dan ook enkele vragen voorleggen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot de invoering van de slimme kilometerheffing? Hebt u een indicatie wanneer deze er effectief zou kunnen komen? Zitten de Gewesten op een lijn met betrekking tot dit systeem? Bijkomend zou ik nog willen vragen of er nog overleg is met Nederland, aangezien men ook in Nederland deze heffing wil invoeren en men toch al enkele keren heeft gezegd dat best afgesproken zou worden om dat eventueel samen te doen.

Ten tweede, zult u de Gewesten aansporen om, in afwachting van een slimme kilometerheffing, indien die er niet voor 2012 zou kunnen komen, ook de milieukosten door te rekenen in het bestaande eurovignet voor vrachtwagens?

Ten derde, zult u zowel wat deze groene tol als de invoering van de slimme kilometerheffing betreft, verder overleg hebben met de Gewesten? Zult u daartoe bepaalde stappen ondernemen?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, bij mijn weten – ik maak deel uit van de Europese Raad – is de eurovignetrichtlijn nog niet herzien. Het is namelijk zo dat de herziening van de eurovignetrichtlijn het voorwerp uitmaakt van een zogenaamde codecisieprocedure. Het Europees Parlement heeft op 11 maart in eerste lezing de tekst al aangenomen. Deze tekst amendeert de eurovignetrichtlijn. Op het niveau van de Raad zijn de discussies echter nog volop aan de gang en is er absoluut – ik laat daar geen twijfel over bestaan – geen eensgezindheid van de verschillende landen ten aanzien van deze tekst. Er is dus nog een hele weg af te leggen alvorens de

eurovignetrichtlijn zoals we die vandaag kennen, zal herzien zijn.

Ik kan u ook mededelen dat ik aan de Gewesten heb voorgesteld om de problematiek van de slimme kilometerheffing te bespreken op de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie, de zogenoemde ICMIT. Die vergadering zou in principe morgen, 21 april, moeten plaatsvinden, maar ik ben op dit moment niet zeker dat ze zal kunnen plaatsvinden. Kennelijk hebben de deelstaten op dit ogenblik andere voorrangspunten op hun agenda dan deze toch wel pertinente vraag vanwege de federale regering.

Ik zeg dat om de eenvoudige reden dat ik bij de voorbereiding van de agenda van de ICMIT duidelijk heb kunnen constateren bij de drie Gewesten dat voor hen het dossier nog niet voldoende rijp is en dat zij eigenlijk de voorkeur eraan geven om na het groot verlof, in de nieuwe legislatuur dus, de aangelegenheid opnieuw met de federale regering te bekijken.

U weet dat ik uw bekommernis ten gronde volkomen deel. Wij hebben samen met Nederland verder gezocht om de oplossing in de richting van de slimme kilometerheffing in Benelux-verband erdoor te krijgen. Er was ook een positieve belangstelling vanuit Frankrijk en zelfs vanuit Duitsland. Ook in Nederland schijnt de hele aangelegenheid op dit ogenblik wat lood in de vleugels te hebben. Mijn collega had de aangelegenheid eerder op de lange baan geschoven, maar wenst deze blijkbaar nu over een relatief korte periode heen te tillen, om eind van dit jaar of begin van volgend jaar opnieuw ermee voor de pinnen te komen.

De gedachte zelf blijft ons natuurlijk inspireren. Inzake de bezetting van onze wegen en autowegen zijn wij er steeds meer van overtuigd dat het alleen maar via de slimme kilometerheffing is dat wij een en ander in betere banen zullen kunnen houden of krijgen. Het volstaat echter niet om vanuit de federale regering en vanuit dit Parlement positief daartegenover te staan; de andere actoren die er rechtstreeks bij betrokken zijn moeten bereid zijn om in dezelfde richting met ons mee te werken. Dat is op dit ogenblik niet helemaal het geval.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. De tekst die in het Europees Parlement was goedgekeurd, was natuurlijk de aanleiding om dit nog eens ter sprake te brengen. Onze vrees dat dit stil dreigt te vallen of op de lange baan wordt geschoven, blijkt toch bewaarheid te zijn. Laten we hopen dat dit na de regionale verkiezingen toch in verschillende regeerakkoorden zal worden heropgenomen, zodat dit tijdens de volgende legislatuur van de regionale regeringen terug kan worden behandeld en effectief tot realisaties zal leiden, liefst in samenwerking met onze buurlanden.

Ik heb nog een bijkomende vraag. U wijst erop dat de tekst enkel in het Europees Parlement werd goedgekeurd, maar nog niet door de raad van ministers. Als ik uw toelichting goed begrijp, is ons land het wel eens met de tekst zoals deze door het Europees Parlement in grote lijnen werd goedgekeurd. Welk standpunt neemt onze regering ter zake in?

09.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De tekst van het Europees Parlement ondersteunt onze zienswijze, dat is duidelijk. U weet echter hoe het gaat in de Europese Raad: daar wordt op de eerste plaats gezocht naar een compromis, naar een basis waar een meerderheid van lidstaten kan achterstaan. Ik sluit niet uit dat sommige aangelegenheden ons zullen verplichten om links en rechts wat water in de wijn te doen om uiteindelijk het kind niet met het badwater weg te gooien en om een oplossing uit de bus te krijgen die maximaal aansluit bij de visie die wij hebben.

De centraal gelegen landen die het meest te lijden hebben onder de internationale doorvoer zijn daar grote voorstanders van. Tegelijk betekent dit dat alle perifere landen daar een ander idee over blijken te hebben. Het is een beetje als met de cabotage: zij hopen van hun specifieke perifere ligging een pluspunt te kunnen maken om maximale prestaties te kunnen leveren in dat hart van Europa, zonder dat het hun veel kost. Daar rijpt het schoentje op dit ogenblik. Nederland, België, Duitsland en Frankrijk zijn daar nogal voorstander van, maar alle perifere landen zien dat anders en willen met de vergoedingen die zij moeten betalen geen aanrekeningen meer in de landen waar de vervoerprestaties gebeuren.

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

10 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du triangle de sécurité sur autoroute" (n° 11966)

10 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van de veiligheidsdriehoek op autosnelwegen" (nr. 11966)

10.01 David Lavaux (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'été dernier, la France a rendu obligatoire le port du gilet fluorescent en cas de panne ou d'accident. L'utilisation du triangle de sécurité est quant à elle obligatoire depuis le 1^{er} octobre 2008, deux mesures présentes chez nous depuis bien plus longtemps.

Aujourd'hui, des voix s'élèvent cependant en France contre le fameux triangle de sécurité. L'association des sociétés françaises autoroutières, qui gère les infrastructures à péage, déconseille catégoriquement son utilisation sur la bande d'arrêt d'urgence en raison du danger accru que cela représente pour l'usager. Les gestionnaires du réseau prennent en compte l'interdiction pour un piéton de se déplacer sur la bande d'arrêt d'urgence et le risque qui s'ensuit. Ils estiment que les feux de détresse suffisent.

Face à cette polémique, le secrétaire d'État français au Transport a dû envisager de revoir la mesure. Monsieur le secrétaire d'État, êtes-vous informé de cette polémique? Ne serait-il pas opportun de réfléchir à ces dangers ou à tout le moins d'effectuer une étude sur la dangerosité de l'utilisation du triangle de sécurité sur l'autoroute?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, je rappelle à M. Lavaux que cette polémique est née en France à la suite d'une déclaration faite par deux sociétés d'autoroute qui déconseillent à leurs clients l'utilisation du triangle sur autoroute.

Ce conseil fait suite à la logique selon laquelle il est conseillé au conducteur d'un véhicule en panne sur la bande d'arrêt d'urgence de quitter le plus rapidement possible son véhicule, de porter un gilet de sécurité rétro-réfléchissant et de se mettre à l'abri de l'autre côté de la glissière de sécurité.

Cependant, le placement du triangle est nécessaire pour signaler aux autres conducteurs la présence d'un véhicule en panne, lequel doit également être signalé au moyen des feux de détresse.

Il y a lieu à présent d'évaluer l'utilité du placement du triangle pour éviter des accidents et les risques encourus par les chauffeurs dans ce cas de figure. À ma connaissance, aucune étude n'a été effectuée à cet effet. Mais je me suis engagé à me renseigner auprès de la police fédérale de la route pour connaître son opinion à ce sujet, vu l'expérience qu'elle est censée avoir en la matière.

10.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'être attentif à cette problématique. C'est avec plaisir que j'attendrai d'avoir connaissance des rapports effectués dans ce type d'accident.

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

11 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het behalen van een rijbewijs in de gevangenis" (nr. 11204)

11 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'obtention du permis de conduire en prison" (n° 11204)

11.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, bedankt om mijn vraag wat later te behandelen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een soortgelijke vraag gesteld aan uw collega, de minister van Justitie, die mij adviseerde om uw mening erover te kennen. Het gaat over het behalen van het rijbewijs in de gevangenis. Zoals u weet zijn er in de gevangenissen een aantal opleidingen. De mensen kunnen die daar volgen omdat het recht op onderwijs een van de belangrijke elementen is. Eventuele herscholingscursussen bieden aan de mensen na hun periode in gevangenschap opnieuw een kans in de maatschappij. Als voorbeeld noem ik taallessen, ICT en andere.

Mijn vraag is nu om het behalen van het rijbewijs in de gevangenis mogelijk te maken. Uit onderzoek blijkt namelijk dat het beschikken over een rijbewijs een belangrijk element is om een job te vinden. Het best mogelijke scenario lijkt mij dat de gedetineerde de kans krijgt om het theoretisch rijexamen af te leggen. Enkel de open strafinrichting van Ruislede kan de cursisten begeleiden naar het examen. Het gaat om

gedetineerden die beschikken over enige vorm van vrijheid, maar dat geldt niet voor alle gedetineerden.

Mijnheer de staatssecretaris, is er samenwerking met GOCA mogelijk om de examens af te nemen in gevangenissen?

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, ik kan aan de heer Geerts mededelen dat volgens de rijbewijsreglementering het theoretisch examen moet worden afgelegd in een van de aangeduide examencentra.

Ingevolge het project "rijbewijs op school" van de Vlaamse regering, werd de federale reglementering aangepast zodat het theoretisch examen ook georganiseerd kan worden in de secundaire scholen.

Strikt technisch gesproken is het bijgevolg ook mogelijk om in de gevangenissen theoretische examens te organiseren. Uiteraard moet de veiligheid van degenen die de examens organiseren daarbij gegarandeerd worden, dat lijkt mij de evidentie zelf.

Indien het opportuun is om die examens ook in de gevangenissen te organiseren, zullen de bevoegde overheden, mijns inziens, daartoe het initiatief moeten nemen, hetzij vanuit Justitie, hetzij vanuit de Vlaamse Gemeenschap, hetzij van beide samen. Er moet dan een regeling worden uitgewerkt inzake de betaling van de examenkosten die daaraan verbonden zijn, want u weet dat voor het rijbewijs op school de daaraan verbonden kosten volledig worden gedragen door de Vlaamse Gemeenschap.

Als aan die voorwaarde voldaan is, ben ik uiteraard bereid om de reglementering inzake rijbewijzen in die zin aan te passen.

Ik denk dat het hiermee voldoende duidelijk is waar we naartoe kunnen gaan.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Aan de hand daarvan zal ik bij uw collega van Justitie of bij de Vlaamse Gemeenschap nagaan of er interesse bestaat om in dit dossier een volgende stap te zetten.

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

12 **Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aménagement de 'zones de rencontre'" (n° 11925)**

12 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inrichting van erven" (nr. 11925)**

12.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais vous interroger au sujet du concept de 'zones de rencontre' qui est apparu en 2004 dans le Code de la rue, dans le but de permettre des aménagements de type 'zone résidentielle' dans des noyaux urbains multifonctionnels et non pas uniquement résidentiels. Cela se fait aux Pays-Bas, en Allemagne, en Suisse et, depuis le 30 juillet 2008, en France.

Dans ces 'zones de rencontre', les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique et les jeux y sont autorisés. Les conducteurs doivent dès lors être extrêmement vigilants. La vitesse y est limitée à 20 km/h, le stationnement y est interdit, etc.

À la différence des zones résidentielles qui n'admettent qu'une fonction d'habitat, les 'zones de rencontre' peuvent voir passer un trafic plus lourd, lié aux activités commerciales, touristiques, artisanales et autres.

Or, en Belgique, pas un seul aménagement de 'zone de rencontre', dans l'esprit du Code de la rue, n'a vu le jour depuis 2004, alors que c'est de plus en plus fréquent ailleurs. Il existerait apparemment un flou autour de la nécessité d'appliquer la circulaire ministérielle relative aux zones résidentielles du 23 juin 1978.

Cette circulaire prévoit que l'habitat doit être prépondérant, que les lignes de bus sont interdites et que la densité de trafic ne peut dépasser 100 véhicules à l'heure de pointe. Il semblerait qu'il y ait une contradiction

entre le Code de la rue de 2004 et cette circulaire de 1978. De ce fait, les projets sont bloqués.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles solutions envisagez-vous? Ne pourrait-on pas abroger la circulaire ministérielle de 1978 ou la remplacer de manière à rester cohérent par rapport à ce nouveau Code de la rue établi en 2004? Quelle est votre position sur ce sujet?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Snoy, je puis vous répondre que, si mes souvenirs sont bons, l'idée des 'zones de rencontre' a été introduite par un membre de votre parti, membre qui fut jadis la ministre des Transports. C'est un excellent exemple de bonne mesure! Toutefois, celle-ci n'a jamais été appliquée en Belgique probablement faute de plan d'exécution? Ou bien, est-ce dû au fait que cela n'intéresse pas les gestionnaires de voirie? Je l'ignore.

Je ne pense d'ailleurs pas qu'une simple circulaire ministérielle puisse empêcher les communes ou les Régions d'appliquer cette mesure si cela s'avère réellement nécessaire.

Il est vrai que depuis l'introduction des zones 30, voici une vingtaine d'années, les zones résidentielles, qui pour leur part ont été introduites en 1978, n'ont plus eu de succès. Dans ce cadre, l'instauration des zones 30 est devenue de plus en plus courante dans les zones d'habitat et de commerces.

Quoi qu'il en soit et pour faire suite à votre sollicitation, j'ai demandé à mon administration les options envisageables en ce qui concerne l'avenir et le développement de ces zones de rencontre et ce, notamment en demandant aux Régions et aux Unions des villes et communes leur avis à ce sujet. À partir des réponses qui me seront communiquées, j'établirai une nouvelle version de la circulaire du 23 juin 1978 et envisagerai une actualisation de la réglementation.

12.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse qui me satisfait pleinement, même si une partie de votre allusion "piquante" concernant la ministre des Transports m'a quelque peu échappé!

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Ce n'est pas une promesse formelle, madame. La circulaire existe. Aucune suite ne lui a été donnée. Je voudrais savoir s'il est opportun de garder deux circulaires qui ont plus ou moins la même portée. C'est la raison pour laquelle je souhaite avoir l'avis des Régions et des Unions des villes et communes en la matière.

12.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, j'espère que vous nous informerez quant à la suite de ce dossier et surtout que ces zones de rencontre pourront être réalisées.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beperken van de vrije cabotage vanaf 1 mei 2009" (nr. 12007)

13 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la limitation du cabotage libre à partir du 1^{er} mai 2009" (n° 12007)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben het onderwerp al eerder besproken in onze commissie. Ik neem er even het antwoord bij dat u toen hebt gegeven. U stelde bijvoorbeeld dat wij niet mogen vergeten dat de Benelux-landen in het verleden reeds tot de orde zijn geroepen, wegens de voorkeursbehandeling met betrekking tot cabotage. Tot dan had België immers met Nederland en Luxemburg een overeenkomst die de vrije cabotage toestond op elkaars grondgebied. Door de nieuwe Europese richtlijn zou dat niet langer mogelijk zijn. Dat hebt u toen geantwoord, tot grote spijt van de transportwereld in ons land, zeker in de grensstreken.

Ook het Benelux-parlement heeft een motie goedgekeurd om ervoor te pleiten de cabotage toch mogelijk te houden binnen het Benelux-grondgebied. U stelde dat dat volgens de richtlijn niet mogelijk was. Wij moesten ons daarbij neerleggen. Half maart ontstond er een beetje consternatie, toen mij vanuit de transportwereld werdesignaleerd dat België de inperking van de vrije cabotage zelfs sneller zou invoeren dan volgens de Europese richtlijn noodzakelijk was. Ook in Nederland stond men naar verluidt op zijn achterste poten. Het kwam wat vreemd over, omdat u destijds zelf aangaf, in uw antwoord op mijn vraag, dat u principieel een voorstander bent van de vrije cabotage en dat u ook graag een uitzondering zou hebben voor het Benelux-

grondgebied, maar dat dat niet mogelijk was.

Ondertussen is mijn vraag, die ik heb ingediend toen bleek dat de vervroegde inwerkingtreding er zou komen, alweer achterhaald, omdat er ondertussen toch een akkoord zou zijn om de vrije cabotage binnen het Benelux-grondgebied mogelijk te maken of te behouden. Dat zou onder impuls van uw Nederlandse collega gebeurd zijn. Kunt u dat formeel bevestigen en toelichten?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ik kan u nogmaals bevestigen dat ik een grote voorstander was, ben en blijf van de vrijmaking van de cabotage in de hele Europese Gemeenschap, volgens de regels die vastgelegd zijn voor de hele Europese Gemeenschap. Voor mij is dat de enige manier om de duurzame mobiliteit te bevorderen, met name door het zoveel mogelijk verminderen van de lege retourritten.

Maar bij vrije cabotage moet ook rekening worden gehouden met de sociale regels die in de verschillende landen moeten worden toegepast. Daar rijpt het schoentje. Dat was zowat de reden waarom ik ben opgetreden.

Gelet op de economische crisis, die ook voor de transportsector grote gevolgen heeft, zijn voor op korte termijn maatregelen nodig die de marktverstoringen wegwerken. Ik heb geconstateerd dat heel wat lidstaten reeds beperkingen op de cabotage hebben ingevoerd op hun eigen grondgebied. Ik wil niet dat de Belgische camioneurs in die verschillende landen geen retourvracht kunnen hebben, terwijl de camioneurs van andere landen hier bij ons de volle vrijheid hebben om wel retourvracht te nemen. Dat gebeurt immers allemaal ten nadele van de Belgische camioneurs en de Belgische transportsector.

U weet dat de directe aanleiding de vaststelling was dat de sociale wetgeving op een uitermate handige manier werd omzeild en er op een deloyale manier aan concurrentievervalsing werd gedaan. De maatregelen die ik neem, komen er wegens de hoogdringendheid. De maatregelen zijn in feite niets anders dan het anticiperen op de afspraken die op het Europese niveau werden gemaakt en die erin bestaan de cabotage te beperken tot drie transporten binnen de 7 dagen volgend op een internationaal transport.

Wat betreft uw specifieke vraag naar de Benelux, de maatregel die ik heb genomen, gold aanvankelijk voor alle camioneurs van alle Europese landen. Wanneer de informatie bekend raakte, is er een reactie geweest van Nederland. U weet dat Nederland zelf maatregelen heeft genomen. Wij waren sowieso al getroffen. Dan hebben mijn Nederlandse collega en ikzelf samen, met toepassing van artikel 306 van het Europees Verdrag, een afwijking verkregen voor de Benelux-landen.

Dat werd toegestaan op grond van het Benelux-verdrag en met het oog op een verdere liberalisering en integratie, enkel binnen de Benelux-landen.

Op grond van het advies van de Europese Gemeenschap heb ik ter zake meteen de nodige contacten genomen met mijn Nederlandse en Luxemburgse collega's om de Benelux als een geheel te beschouwen voor de uitzondering die wij inzake cabotage willen doorvoeren.

Dit is dus tegen mijn basisprincipes, maar ik kan het niet hebben dat de Belgische transportsector de rekening gepresenteerd zou krijgen van de maatregelen die in andere landen worden genomen ten aanzien van de Belgische transporteurs en waarbij de vrijheid van cabotage aan banden wordt gelegd.

Als het in die landen voor onze vrachtwagenchauffeurs gebeurt, wil ik dat het bij ons voor hun vrachtwagenchauffeurs ook gebeurt. Alleen voor de Benelux maken we een uitzondering gelet op de akkoorden die wij binnen het Benelux-verdrag hebben gesloten en die de Europese Gemeenschap heeft erkend als voldoende gegrond om die afwijking toe te staan.

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat er nog een hele weg moet worden afgelegd inzake harmonisatie binnen Europa en uiteraard ook wat de sociale voorwaarden betreft die aan het desbetreffende dossier moeten worden gekoppeld.

Echter, voor deze episode en zeker voor het grondgebied van de Benelux meen ik voorlopig eind goed al goed. Hopelijk zal de transportsector dat ook zo kunnen zien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le crash aérien au-dessus de Bruxelles évité de justesse le mercredi 18 mars dernier" (n° 12054)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le survol à basse altitude de Bruxelles par un 747" (n° 12078)
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident aérien évité de justesse à Zaventem" (n° 12095)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'incident au-dessus de Bruxelles le mercredi 18 mars 2009" (n° 12099)

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vliegtuigcrash boven Brussel die op woensdag 18 maart jongstleden nipt werd vermeden" (nr. 12054)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het incident waarbij een Boeing 747 Brussel op lage hoogte heeft overvlogen" (nr. 12078)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nipt vermeden crash op Zaventem" (nr. 12095)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het incident dat zich op 18 maart 2009 in het Brussels luchtruim heeft voorgedaan" (nr. 12099)

La **présidente**: Les questions n° 12078 de M. Baeselen et n° 12095 de M. Van Biesen sont transformées en questions écrites.

14.01 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, ma question date d'avant les vacances de Pâques mais je pense qu'il est utile de la poser. Il s'agit de l'incident intervenu le 18 mars vers 17.50 heures. De nombreux habitants de Bruxelles ont été sidérés de voir un jumbo jet passer à très basse altitude.

Les gens ont été très impressionnés. On m'a dit que, de mémoire d'homme, on n'avait jamais vu passer un aussi gros avion aussi bas et qu'on pouvait presque voir le menu des passagers à travers les hublots!

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (...)

14.03 Georges Dallemagne (cdH): Je pense qu'ils considéreraient cela comme une provocation.

On pouvait également voir distinctement l'immatriculation de cet avion.

D'après les informations données aux riverains, on a appris que ce jumbo devait atterrir sur la fameuse et controversée piste 02 et qu'il était trop près d'un petit avion qui atterrissait devant lui. La tour de contrôle lui a donc ordonné de quitter l'axe de la 02 à Stockel et de faire ce qu'on appelle un 'overshoot'. Cet avion a donc remis les gaz mais à une altitude très basse.

Je note, à nouveau, que le vent ne justifiait pas l'utilisation de la piste 02. Il semble donc qu'un risque important a été pris.

J'ai été surpris de voir que les autorités aéroportuaires ont d'abord cherché à minimiser cet incident.

Monsieur le secrétaire d'État, êtes-vous d'avis qu'il s'agit d'un incident mineur et banal ou, au contraire, d'un incident sérieux? L'idée d'ouvrir une enquête à propos de cet incident indique plutôt qu'il s'agit d'un incident sérieux.

Pour quelles raisons la piste 02 était-elle encore utilisée alors que le vent ne le justifiait pas?

Qui a donné l'instruction à Belgocontrol d'utiliser cette piste?

Quelles suites votre cabinet a-t-il réservées à cet incident?

14.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, ma question étant pratiquement identique, je vais la replacer dans un contexte un peu plus large. J'ai déjà posé une question le 16 mars sur des décollages opérés le 1^{er} mars de la piste 20 au lieu de la piste 25R. Vous aviez alors

répondu qu'il y avait eu erreur humaine, que Belgocontrol avait procédé à une enquête et que cette erreur n'avait pas eu de conséquences sur la sécurité du trafic. Cela dit, il y avait eu bel et bien erreur. Quelques jours après a lieu ce nouvel incident beaucoup plus grave et inquiétant car il aurait pu tourner au drame.

Je voulais également rappeler que dans le dernier rapport annuel de Belgocontrol, on trouve un encart relatif aux incidents aériens en Belgique révélant que leur nombre augmente légèrement ces dernières années, bien que les chiffres de 2008 n'y figurent pas. Par rapport à 2004 ou 2003, le nombre d'incidents est un peu plus élevé: 12 incidents en 2005, 11 en 2006, 8 en 2007 et je ne sais pas combien en 2008.

Pouvez-vous communiquer les éléments en votre possession sur cet incident du mercredi 18 mars? Quelles sont les explications fournies par Belgocontrol? Quelles mesures comptez-vous prendre pour que de tels incidents, incompréhensibles, ne se reproduisent plus? Quand disposerez-vous des chiffres des incidents pour l'année 2008?

14.05 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, chers collègues, il est vrai que le mercredi 18 mars, la piste 02 a été utilisée pour les atterrissages. Le choix des pistes en usage tient compte de toute une série de facteurs dont la force et l'orientation du vent. Pour effectuer ce choix, Belgocontrol se base sur l'ACMET (Aerodrome Capacity Meteorological Forecast) qui est un format standardisé de planification des opérations aéroportuaires développé par l'OACI.

L'ACMET du 18 mars dernier indiquait les conditions de vent suivantes pour la période comprise entre 6.23 heures et 18.25 heures: "Au sol, direction 80°, vitesse 5 à 9 nœuds. À 1.000 pieds, direction 65°, vitesse 16 nœuds. À 2.000 pieds, direction 70°, vitesse 23 nœuds".

L'utilisation de la piste 02 était donc entièrement justifiée, puisque le vent provenait de l'est avec une intensité relativement forte, surtout en altitude. J'en conclus que Belgocontrol a bien suivi les procédures établies. Je n'ai donné aucune instruction particulière pour modifier ces procédures.

J'en viens maintenant à la remise de gaz du Boeing 747 le 18 mars un peu avant 18 heures. Un Cessna 510 Citation, soit un petit avion d'affaires ou un business jet, était à l'approche sur la piste 02, suivi par un Boeing 747. La vitesse du business jet était de 130 nœuds contre 180 nœuds pour le Boeing 747.

Afin de s'assurer du respect de la séparation de 1.000 pieds, le contrôleur a décidé de retirer le Boeing 747 de la séquence d'atterrissage et lui a donné instruction de remettre les gaz en tournant à gauche comme la procédure le prévoit. Il ressort de la vérification faite par mes services que cette remise de gaz du Boeing 747 ne constitue pas un incident et que la sécurité aérienne n'a jamais été mise en péril.

En effet, la remise de gaz est une procédure normale de gestion du trafic aérien lorsque la distance minimale de sécurité entre deux appareils en approche risque de ne plus être respectée. J'admets que cette manœuvre relativement rare a dû paraître impressionnante à certaines personnes, d'autant plus qu'il s'agissait d'un avion de grande envergure, mais elle était tout à fait justifiée et fut exécutée selon les règles et procédures en vigueur.

Cet événement n'a donc pas donné lieu à l'ouverture d'une enquête par les services Accidents-Incidents étant donné qu'il s'agit d'une procédure normale de gestion du trafic aérien.

Voilà ma réponse aux questions posées.

14.06 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, merci pour votre réponse. Depuis longtemps, nous nous trouvons devant une difficulté sur la question des prévisions météo. Vous connaissez le problème: avant l'instruction de M. Anciaux, on attendait que le vent soit établi pour choisir la piste et on ne se basait pas sur les prévisions météo. En 2003, cette instruction a complètement changé la donne: à présent, on utilise les pistes en fonction des prévisions météorologiques, même si elles ne sont finalement pas corroborées dans les faits.

C'est la difficulté: vous comme moi, nous recevons des centaines de courriers de riverains excédés du fait qu'alors que le vent n'impose absolument pas son utilisation, c'est la piste 02 qui est utilisée.

Monsieur le secrétaire d'État, alors que vous avez avancé sur une série de questions en matière de gestion aéroportuaire, ce dont je vous remercie, cette question reste essentielle: pourquoi ne pas en revenir à la

situation d'avant les instructions de M. Anciaux? En effet, on observe que les autres aéroports n'agissent pas comme nous agissons en matière de gestion du trafic aérien, c'est-à-dire en fonction des prévisions météo. Le problème est important.

Vous me répondez que les prévisions étaient telles et telles. Je vous réponds que le vent était en réalité orienté différemment et ne justifiait pas l'utilisation de la piste 02. J'estime qu'un retour à la situation existant entre 1973 et 2003 constituerait un progrès énorme: il s'agit de trois décennies sans le moindre incident ni la moindre plainte sur la manière d'utiliser la réalité de la situation météorologique. Franchement, si vous pouviez avancer dans ce sens, vous assurerez une nette diminution des polémiques et des nuisances, tout à fait injustifiées par l'orientation réelle du vent, donc par la sécurité aérienne.

S'agissant du Boeing 747, j'ai entendu que cette manœuvre avait été gérée dans les règles de l'art. Malgré tout, elle ne me semble pas conseillée, car elle comporte des risques pour les riverains. Une telle manœuvre pourrait être évitée si les exigences en termes de rapidité d'atterrissage étaient moindres. Ce serait plus facile avec la 25, puisqu'elle comprend deux pistes.

Selon moi, il s'agit donc d'une conséquence de la surutilisation de cette piste.

14.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je partage assez bien les considérations de mon collègue sur la surexploitation de la piste 02/20. Je me suis déjà exprimée abondamment à ce sujet.

Un élément me semble choquant. Un avion arrivait à 130 km/h, suivi d'un autre appareil volant à 180 km/h. Comment est-il possible que ces deux avions aient pu voler à si peu de distance l'un de l'autre? Nous avons failli assister à un crash. Vous nous répondez que les procédures ont été suivies. Il n'empêche que faire remonter le Boeing était une manœuvre extrêmement dangereuse et qui, dans une moindre mesure, a causé des désagréments aux riverains. Cela montre, en tout cas, que les procédures d'atterrissage posent problème. La proximité de deux avions de nature si différente m'inquiète. Vous devriez en parler à Belgocontrol.

14.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'apporterai deux réflexions. Belgocontrol ne peut que constater que la vitesse d'approche de ce Boeing 747 était de 50 nœuds supérieure à la vitesse d'approche de cet avion Cessna. C'est un constat. Et comme la distance minimale est de quelque 1.000 nœuds, Belgocontrol a pris la mesure qui s'imposait à ce moment-là. Ce n'est pas Belgocontrol qui conduit l'avion, ce sont des pilotes.

Par ailleurs, je conçois parfaitement que lorsque le vent souffle de l'est, des problèmes se présentent avec la seule piste d'atterrissage qui, elle, présente un axe ouest-est. Néanmoins, je puis vous assurer qu'un certain Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, a initié la proposition d'équiper la piste 07 d'un ILS. Il faut vous informer sur l'origine des refus. Or, s'il n'y a qu'une piste à pouvoir être utilisée, on doit fatalement et inévitablement utiliser cette seule piste qui répond aux conditions techniques. Nous oeuvrons avec les moyens à notre disposition. C'est exactement ce que Belgocontrol fait. Le reste n'est que fantaisie. Excusez-moi, c'est la réalité!

Il n'appartient pas à Belgocontrol de dicter la loi aux pilotes pour leur indiquer à quelle vitesse ils doivent atterrir!

14.09 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je m'étonne de cette question de distance entre deux avions...

14.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, je ne veux pas que des personnes présentes dans la salle et qui n'ont rien à voir avec le parlement fassent des commentaires sur ce qui est fait entre les parlementaires et le pouvoir exécutif. Soyons clairs! Ok? Je ne désire pas le répéter une seconde fois! La commission réunit les parlementaires et le pouvoir exécutif, d'accord?

14.11 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur Schouppe, à l'évidence, c'est Belgocontrol qui règle la distance entre les avions. La question que j'avais posée visait la pression sur la piste en question. Vous avez dit plancher sur la piste 07 et son équipement d'un ILS. Je pense, monsieur Schouppe, que la question des prévisions météorologiques nous handicape terriblement dans ce débat.

En effet, je ne vois pas pourquoi depuis 5 ans, on a des procédures d'intégration des prévisions météo dans

l'utilisation des pistes qui n'existaient pas auparavant! Quand le vent changeait, on changeait la piste, en fonction évidemment du trafic aérien.

Pourquoi aujourd'hui a-t-on systématiquement cette polémique, totalement justifiée, sur le fait qu'on tient compte de prévisions qui ne se réalisent pas. On utilise la piste alors que rien ne le justifie. C'est cela qui constitue l'un des nœuds importants de la discussion aujourd'hui.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n°12070 de Mme Lejeune est reportée.

15 **Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conducteurs qui circulent sans permis de conduire" (n° 12133)**

15 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autobestuurders zonder rijbewijs" (nr. 12133)**

15.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai été interpellée après un drame qui s'est déroulé dans ma région et plus précisément à Nivelles. Ainsi plusieurs personnes sont décédées suite à un accident causé par un jeune qui conduisait sans permis de conduire.

À cette occasion, la presse a fait état de certains chiffres. Parmi ceux-ci, il en est un qui est pour le moins ahurissant: plus de 100.000 personnes conduiraient sans titre de conduite.

Il faut également tenir compte des personnes qui n'ont jamais passé leur permis, qui ont été déchues de leur droit de conduire ou qui sont suspendues de ce droit pour des raisons médicales. Suivant une étude datant de 2000, plus de 8.000 conducteurs auraient fait l'objet d'un procès-verbal pour non-possession d'un permis valable, ce qui représente 22 conducteurs par jour.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces chiffres? Disposez-vous de données plus récentes? Quel est le nombre de procès-verbaux dressés l'année dernière pour conduite sans un permis valable? Dans quel sens la situation évolue-t-elle? Existe-t-il des contrôles spécifiques pour faire face à cette problématique? Quelles sont les mesures envisagées pour lutter contre ce phénomène?

15.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame De Bue, je déplore, tout comme vous, le drame qui s'est déroulé, il y a quelques semaines, mettant en cause un jeune de moins de 18 ans qui conduisait sans avoir de permis de conduire.

Le phénomène de "joyriding" n'est pas nouveau. Des adolescents prennent les clefs de la voiture, notamment en l'absence de leurs parents, et conduisent pour le fun ou pour impressionner leurs camarades. Il s'agit en général de trajets assez courts qui ne donnent heureusement pas lieu à des accidents graves.

Je ne peux vous dire si ce phénomène est en augmentation. En effet, on ne vient évidemment pas me le dire!

Le risque d'être contrôlé pour ce genre de conduite reste marginal et les accidents sont rares.

Cela étant dit, je n'ai malheureusement pas pu obtenir de statistiques concernant le nombre de procès-verbaux ou de condamnations pour conduite sans permis de conduire. Il m'est donc impossible de répondre à la question que vous m'avez posée à ce sujet.

15.03 **Valérie De Bue** (MR): Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État.

Il semble donc très difficile d'analyser ce phénomène. Des mesures ont-elles été prises en vue de remédier à ce problème?

15.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Sur le plan des permis?

15.05 **Valérie De Bue** (MR): Non, sur le plan des chiffres.

15.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Apparemment, il n'existe pas de statistiques concernant ce problème précis.

15.07 Valérie De Bue (MR): Dans ce cas, peut-être faudrait-il envisager une mesure en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en oeuvre du ciel unique européen" (n° 12288)

16 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toepassing van het gemeenschappelijke Europese luchtruim" (nr. 12288)

16.01 David Lavaux (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, comme vous le savez, les pays de l'Union européenne vont être tenus à des objectifs de performance pour rendre les vols plus courts et moins chers dans le ciel européen, grâce à une meilleure organisation du trafic.

En 2002, l'Union européenne, alors composée seulement de 15 pays, avait donné son feu vert à un projet de ciel unique européen, premier socle d'une harmonisation.

Face aux maigres progrès accomplis, l'Union européenne vient de renforcer le texte en y ajoutant des objectifs contraignants pour une meilleure sécurité, une capacité accrue de l'espace européen, une réduction des coûts et une protection de l'environnement. Chaque pays va donc soumettre de tels objectifs nationaux à la Commission européenne qui pourra exiger qu'ils soient plus ambitieux.

Celle-ci juge en effet qu'une meilleure organisation du trafic européen pourrait réduire la durée des vols européens de 8 à 14 minutes et faire baisser de l'ordre de 7 à 11% la consommation de kérosène, ce qui représenterait une diminution de 16 millions de tonnes de CO₂ lâchés dans l'atmosphère chaque année. Les avions attendent trop souvent aux abords des aéroports pour disposer d'un créneau d'atterrissage qui n'est pas garanti dans leur plan de vol au moment où ils décollent. Le fonctionnement annuel fait que les vols sont en moyenne plus longs que nécessaire. Résultat, les trajets des vols internationaux s'avèrent 15% moins efficaces que ceux des vols nationaux. Ainsi un appareil reliant Amsterdam à Milan fait 155 kilomètres de trop en moyenne.

Il est également prévu de remplacer une technologie datant parfois des années 40 par un système européen de la nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien, le SESAR actuellement en développement.

Monsieur le secrétaire d'État, quels sont les objectifs de sécurité, de capacité de l'espace aérien, de réduction de coûts et de protection de l'environnement qui seront soumis par la Belgique à la Commission?

Une implémentation rapide des nouvelles technologies de gestion du trafic aérien est-elle envisageable dans notre pays?

Quelle est par ailleurs la position des Régions sur ce dossier? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu?

16.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Lavaux, la Belgique a signé le 23 octobre 2008 à Bordeaux une déclaration commune d'intention portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel entre l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Ce bloc d'espace aérien est dénommé FABEC ('Functional Airspace Block Europe Central').

Pour exprimer leurs ambitions et démontrer leur volonté d'atteindre les buts définis au niveau européen concernant la gestion du trafic aérien, les signataires ont formulé les objectifs ambitieux suivants. Pour ce qui concerne la sécurité, le développement du FABEC visera un niveau de sécurité accru malgré la croissance du trafic aérien civil. Quant à la capacité, le développement du FABEC devra permettre de satisfaire la demande du trafic aérien civil avec une augmentation du trafic attendue de l'ordre de 50% entre 2005 et 2018. En matière de réduction des coûts, étant donné les niveaux de croissance attendus, le développement du FABEC ainsi que d'autres programmes européens devraient permettre une réduction globale d'un quart des coûts unitaires moyens sur les dix prochaines années. Une baisse des coûts de gestion du trafic aérien militaire sera également réalisée. Pour ce qui concerne l'environnement, le développement du FABEC réduira considérablement l'impact par vol sur l'environnement grâce à

l'amélioration des routes, des profils de vol et la réduction des distances de vol en cohérence avec les programmes européens majeurs.

Le projet européen SESAR est très ambitieux. Il vise à introduire de nouvelles technologies de gestion du trafic aérien en Europe. Ce projet s'étale en trois phases. La première, que constitue la phase de définition du projet, s'est clôturée le 30 mars dernier avec l'adoption d'un 'master plan' par le Conseil européen des Transports. La deuxième phase, la phase de développement, courra jusqu'en 2013 pour un déploiement de la nouvelle technologie prévu entre 2014 et 2020. La Belgique s'inscrit dans ce programme et prépare d'ores et déjà sa mise en œuvre selon le planning prévu.

En ce qui concerne votre troisième question, une association des Régions sera organisée pour autant que la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles l'impose. À ce stade, les Régions n'ont pas marqué un intérêt ou émis une opinion à ce sujet.

Voorzitter: David Geerts.

Président: David Geerts.

16.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très détaillée. Il est heureux de voir que la Belgique s'est inscrite dans la déclaration commune de Bordeaux comme dans le programme SESAR. C'est une façon simple de réaliser des économies d'énergie et de promouvoir un environnement plus sain.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spoorflitspalen" (nr. 12324)

17 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les radars aux passages à niveau" (n° 12324)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, spoorflitspalen kwamen eerder in deze commissie aan bod bij uw collega, minister Vanackere.

De bedoeling is om het aantal mensen of voertuigen dat een overweg oversteeft terwijl de slagboom is gesloten of terwijl het rode knipperlicht brandt tegen te gaan. De jongste maanden gebeurde immers opnieuw een aantal ongelukken door onvoorzichtig gedrag. Daarom worden aan overwegen flitspalen geplaatst om er beter op te kunnen toezien. De bedenking moet daarbij toch worden gemaakt dat het in veel gevallen voetgangers en fietsers zijn die het rood sein en/of de slagboom negeren.

Ik heb hierover een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, wordt naar oplossingen gezocht om tot een betere identificatie van fietsers en voetgangers te komen die het rood licht en de slagbomen negeren? Zijn er al concrete ideeën ter zake? Hoe kunnen de spoorflitspalen hiertoe bijdragen? Het wordt immers voorgesteld dat om dit tegen te gaan de flitspalen worden geïnstalleerd, maar de vraag is hoe een voetganger of fietser daardoor kan worden geïdentificeerd.

Ten tweede, in hoeverre is een grootschalige invoering van het project opportuun is, als blijkt dat slechts een klein gedeelte van de verkeersovertreders, met name de automobilisten, daadwerkelijk kan worden geïdentificeerd?

Ten derde, minister Vanackere had het over de wetgeving die zou moeten worden aangepast. Heeft hij hierover reeds met u gesproken? Aan welke wetswijzigingen wordt gedacht?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, wat uw eerste vraag betreft, in 2008 werden er in totaal 51 ongevallen aan overwegen vastgesteld. De balans was 12 doden, 13 gewonden en 6 gekneusden. Wat de zwakke weggebruikers betreft, werden er 7 ongevallen vastgesteld, waarbij 4 fietsers en 1 voetganger overleden en 2 voetgangers gewond raakten. In alle andere gevallen ging het om ongevallen met gemotoriseerde voertuigen.

Het pilootproject spoorflitspalen heeft als doel het ontraden en beboeten van weggebruikers die de

signalisatie regelmatig negeren. In eerste instantie zal men zich focussen op de hoofdgroep, met name de autobestuurders.

Wat de groep van de zwakke weggebruikers betreft, waar de identificatie door middel van een immatriculatie nummer onmogelijk is, moet nog verder onderzoek worden gedaan. Een van de denkpistes is dat men op basis van de beelden kan zien of iemand regelmatig een inbreuk pleegt op een bepaalde locatie of niet. Er bestaat dan een bewijs, met name de foto van de persoon die de inbreuk pleegt tussen deels gesloten slagbomen. Op basis daarvan zou een mobiele brigade kunnen optreden.

Wat uw tweede vraag betreft, artikel 16 van het beheerscontract tussen de Staat en Infrabel spreekt duidelijk van een pilootproject. Tijdens de testfase worden procedures ontwikkeld en op punt gesteld, worden de nodige afspraken gemaakt met de bevoegde overheden en wordt de beste technische oplossing uitgewerkt.

Een belangrijk item daarbij is de scheiding van de verkeersstromen, de scheiding tussen de fietsers, voetgangers en autobestuurders. Indien de evaluatie van dit pilootproject positief is, zullen meerdere overwegen worden uitgerust met flitspalen.

Wat uw derde vraag betreft omtrent de wetswijzigingen, kan ik meedelen dat er nog vrij veel onduidelijkheden bestaan over het feit welke wetswijzigingen er echt nodig zijn. Zeker is dat er een referentiekader moet worden ontwikkeld, eventueel in de vorm van een wetgeving.

Er moeten onder andere regels worden vastgelegd voor de zogenaamde incubatietijd, de tijd tussen het moment waarop het licht van de overweg op rood springt en het moment waarop effectief wordt geflitst. Een tweede element betreft de homologatie van de camera's. Aangezien de weggebruikers die de overwegsignalisatie negeren dit meestal doen tegen een relatief lage snelheid, moeten er regels worden vastgelegd voor de homologatie van flitscamera's bij lage snelheden.

Dat moet nog allemaal op poten worden gezet om na te kunnen gaan welke veranderingen moeten worden doorgevoerd.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord met de concrete gegevens. Wij kunnen daar aan de ene kant uit afleiden dat de overgrote meerderheid van de ongevallen gebeurt met gemotoriseerde voertuigen. Aan de andere kant, als wij het aantal verkeersdoden bekijken dat te betreuren valt, blijkt dat bijna de helft zwakke weggebruikers zijn, die dan meestal uitgebreid aandacht krijgen in de media.

Dan komen er verhalen naar boven over groepen die – volgens de bureaus – meermaals de rode lichten en de slagbomen negeren om toch maar te proberen op tijd op school te zijn en dergelijke meer.

Ik meen dat er aan de lokale politiezones gevraagd moet worden daar meer op toe te zien. Ik stel vast dat in mijn gemeente minstens een keer per week aan elke spoorwegovergang een politieagent komt postvatten tijdens de ochtendpiek voor het begin van de scholen om in het oog te houden dat er geen overtredingen gebeuren. Daar wordt daadwerkelijk opgetreden. Ik meen dat dit nog altijd de meest efficiënte manier is om dergelijke overtredingen tegen te gaan. Met flitspalen zal men voetgangers en fietsers uiteraard niet tegenhouden.

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

18 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'avenir de la ligne L86 reliant Renaix à Leuze-en-Hainaut" (n° 12427)

18 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toekomst van de verbinding L86 Ronse-Leuze-en-Hainaut" (nr. 12427)

18.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le développement durable impose de revoir un certain nombre de choix opérés dans le passé où seul l'intérêt économique immédiat guidait le choix et l'opportunité des décisions. La ligne 86 Renaix-Leuze pourrait se trouver dans le dossier des décisions à revoir, la question étant faut-il la déferer oui ou non.

Plutôt que de déferer la voie, ne convient-il pas de demander à la SNCB d'étudier la réactivation de la ligne,

sachant que celle-ci borde, à Frasnes-lez-Anvaing, une nouvelle zone d'activité économique de 20 hectares sur le terrain d'une ancienne sucrerie? Cette zone sera effective en 2011. De plus, cette ligne est un maillon direct pour le transport reliant Gand à Valenciennes, axe important sur le plan du développement économique transfrontalier et transrégional.

Quelle est la réflexion de la SNCB sur le sujet à ce stade-ci? Avant de prendre une décision - soit déferer, soit réactiver -, ne serait-il pas judicieux de réunir les opérateurs économiques, les communes et la SNCB afin de poser les bons choix dans une optique durable?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, en décembre 2007, Infrabel a demandé au ministre ayant les entreprises publiques dans ses compétences, ainsi qu'à moi-même, l'autorisation de démonter la ligne 86 entre Renaix et Leuze.

Quant à l'utilisation effective de cette ligne, il convient d'avoir à l'esprit que le tronçon entre Renaix et Frasnes-lez-Anvaing n'est plus en exploitation depuis 1997 par décision du conseil d'administration de l'ancienne SNCB et que la mise hors exploitation du tronçon entre Frasnes et Leuze a été décidée en juillet 2007 par le conseil d'administration d'Infrabel.

Les nouveaux contrats de gestion entre l'État et les trois sociétés du Groupe SNCB, conclus à l'été 2008, imposent des objectifs ambitieux de croissance du trafic du transport ferroviaire. Ainsi, Infrabel doit assurer que l'infrastructure ferroviaire présente une qualité et une capacité telles que les entreprises ferroviaires ne rencontrent aucune difficulté pour réaliser ces objectifs de croissance du fait de l'infrastructure.

Prenant en compte ces objectifs ainsi que les réserves émises par le comité consultatif des usagers contre la fermeture de la ligne 86, le précédent ministre des Entreprises publiques, Mme Vervotte, et moi-même avons fait savoir à Infrabel que nous autoriserions le démontage des voies de la ligne 86 uniquement si des raisons de sécurité ou de dangerosité liées à l'infrastructure l'imposaient et à la condition que l'assiette de la ligne soit maintenue intacte de manière à permettre à tout moment sa reconstruction.

À ce jour, il est évident qu'il faudrait renouveler complètement l'infrastructure avant toute reprise éventuelle de circulation ferroviaire sur la 86.

Dans le cadre de son contrat de gestion, Infrabel est chargée de réaliser une étude des besoins à long terme relative à l'infrastructure ferroviaire. Cette analyse qui vient de démarrer en mars 2009 se basera sur une étude de marché du transport ferroviaire et comprendra une large consultation des différentes parties prenantes, comme les entreprises ferroviaires, les sociétés régionales de transport, les organisations représentatives des voyageurs et du secteur industriel. Les résultats de cette étude sont attendus pour fin 2010, conformément au contrat de gestion avec Infrabel qui prévoit que cette étude doit être finalisée dans les 18 mois après la signature dudit contrat de gestion, signature qui a eu lieu le 1^{er} juillet 2008. Les résultats de cette étude seront donc utiles pour alimenter le débat sur l'opportunité de la réactivation de lignes ferroviaires et de la ligne 86 en particulier.

18.03 Jean-Luc Crucke (MR): Je suis satisfait de la réponse du secrétaire d'État, puisqu'il a confirmé le maintien de l'assiette de la ligne.

Ensuite, nous attendrons les conclusions de l'étude prévues pour la fin 2010. Les portes sont donc ouvertes. Il était judicieux de demander une analyse sur le long terme en ce domaine.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le stationnement des poids lourds dans les villes et communes" (n° 12428)

19 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het parkeren van vrachtwagens in steden en gemeenten" (nr. 12428)

19.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, ce phénomène est visible dans certaines villes et sans doute encore plus dans certains villages. Souvent des poids lourds occupent une partie de la voirie, sachant que les camionneurs rentrent chez eux de plus en plus fréquemment avec le camion chargé pour pouvoir repartir dès le lendemain: c'est l'efficacité qui est recherchée. Il n'empêche que ces transports

inhabituels dans le centre des villages et même des villes entraînent des problèmes, notamment des problèmes de stationnement par rapport à des véhicules aux dimensions plus réduites, des problèmes d'encombrement de l'espace public qui est souvent plus exigu dans les villages, et même d'encombrement de places et d'édifices publics.

Monsieur le secrétaire d'État, existe-t-il une réglementation spécifique pour le stationnement des poids lourds dans les villes et villages? A-t-on négocié ou peut-on négocier des solutions entre les fédérations de transporteurs et l'administration pour éviter ces "stationnements volumineux"?

19.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Crucke, je vous décris brièvement la réglementation qui date du début des années 90 et qui a été discutée en son temps avec les transporteurs en ce qui concerne le stationnement des poids lourds dans les agglomérations.

En vertu de l'article 27.5, 2^{ème} alinéa, le stationnement des poids lourds avec une masse de plus de 7,5 tonnes en agglomération est limité à 8 heures, sauf aux endroits qui sont réservés à cet effet par une signalisation spécifique.

Comme la politique de stationnement est considérée comme une compétence des communes, je crois que celles-ci ont tous les instruments en mains, d'une part, pour éviter que les poids lourds se garent n'importe où, par exemple dans les zones d'habitat signalées par une signalisation spécifique et, d'autre part, pour réserver des emplacements pour les poids lourds où ils sont le moins nuisibles pour les riverains. Évidemment, la commune doit tenir compte des aspects de la sécurisation et de l'accessibilité des poids lourds.

19.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ce rappel de la réglementation. Les choses sont claires.

Vous avez indiqué qu'il s'agissait d'une réglementation de 1990. Je pense que depuis lors le phénomène est en croissance. Selon moi, cela vaudrait la peine d'avoir un contact avec les fédérations pour aborder de manière consensuelle ce problème car il y va de l'intérêt de tous. Il faut permettre aux camionneurs de pouvoir faire leur travail et de pouvoir repartir le lendemain en raison des impératifs économiques mais il faut également se soucier des intérêts de ceux qui habitent dans un village et qui, légitimement, souhaitent jouir de la quiétude de leur village.

19.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Vous parlez des fédérations ou vous visez les associations de villes et communes?

19.05 Jean-Luc Crucke (MR): Les fédérations de transporteurs.

19.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: N'oublions pas que ce sont les communes qui ont la responsabilité et la compétence en cette matière.

Je ne peux qu'établir la réglementation qu'elles peuvent utiliser pour prendre des décisions concrètes.

19.07 Jean-Luc Crucke (MR): J'ai pris acte du fait que les communes sont en première ligne. Mais une commune, seule face à une fédération, n'a pas de poids!

19.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je le comprends.

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

20 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het maximaal aantal te vervoeren personen tijdens de rijopleiding" (nr. 12477)

20 Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre maximum de personnes qui peuvent être transportées lors de l'apprentissage à la conduite" (n° 12477)

20.01 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de hervorming van de

rijopleiding die uw voorganger in 2006 doorvoerde, was op zijn zachtst gezegd nogal ongelukkig en was het voorwerp van veel kritiek. Gelukkig hebt u zich geëngageerd om een en ander recht te trekken, denk maar aan de beperking van de verlenging van het voorlopig rijbewijs. Verdere verbeteringen worden verwacht op basis van de resultaten van de werkgroep Rijopleiding van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Misschien kunt u van die gelegenheid gebruikmaken om een ander probleem weg te werken dat reeds enige tijd wordt aangekaart, namelijk de ongelijkheid in verband met het maximaal aantal te vervoeren personen in de verschillende systemen van rijopleiding.

De twee bestaande systemen laten de leerling toe om gedurende de periode van het voorlopig rijbewijs te rijden met één begeleider en maximaal één passagier. In het systeem van de rijopleiding met begeleider mag de kandidaat-bestuurder dus twee personen vervoeren, de begeleider en nog een extra passagier. In het andere systeem, waarbij de kandidaat-bestuurder opteert voor een praktijkopleiding van minimaal 20 uur, is er geen begeleider voorzien waardoor hij of zij in dit geval slechts één persoon mag vervoeren. Dit lijkt een oneerlijke scheeffrekking in het nadeel van de leerlingen die kiezen voor een professionele rijopleiding.

Ik wil hier zeker geen pleidooi houden voor het ongelimiteerd of zonder voorwaarden toelaten van passagiers. Dat zou geen goede zaak zijn in het kader van de verkeersveiligheid. Er zijn echter waarschijnlijk wel andere oplossingen mogelijk voor leerlingen die voor de praktijkopleiding kiezen om twee vaste begeleiders aan te duiden. Op die manier wordt niet alleen het hierboven geschetste probleem of ongelijkheid weggewerkt, maar ontstaat er tegelijkertijd een opportuniteit om ook na de praktijkopleiding de leerling een vaste begeleider te geven die hem of haar met raad en daad kan bijstaan.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik volgende vragen aan u.

Bent u van mening dat er een ongelijkheid bestaat inzake het maximaal aantal te vervoeren personen tussen de leerling die opteert voor de rijopleiding met begeleider enerzijds en de leerling die kiest voor de rijopleiding zonder begeleider anderzijds?

Overweegt u om een oplossing uit te werken voor dit probleem? Zo ja, wat kan die oplossing inhouden en wanneer kan een aanpassing eventueel in voege treden?

Bij uitbreiding, wat is de stand van zaken in de werkgroep Rijopleiding van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid in verband met de hervorming van de rijopleiding? Wanneer worden de eerste aanpassingen verwacht en wat zullen die precies inhouden?

20.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Potter, voor de goede orde zal ik nog eens het verschil uitleggen tussen het systeem van de rijopleiding en het systeem van de vrije opleiding.

In de rijopleiding mag men na 20 uur praktijkopleiding alleen rijden. Dat is in feite nog de fase van de oefenperiode, voor men het rijbewijsexamen aflegt. Tijdens die periode mag men één passagier meenemen die dan wel minstens 24 jaar oud moet zijn en over een rijbewijs B moet beschikken.

In de vrije opleiding gaat het over een kandidaat die nog moet beginnen te leren rijden met een begeleider die al minstens acht jaar over een rijbewijs moet beschikken. Naast die begeleider mag men dan nog één passagier meenemen.

Kortom, men mag in beide systemen één passagier meenemen, maar in de rijopleiding mag men ook alleen rijden. Als men iemand meeneemt, moet die 24 jaar oud zijn en over een rijbewijs B beschikken. De bedoeling hiervan is duidelijk: een kandidaat-bestuurder die nog in zijn oefenperiode zit, mag nog niet rijden met om het even welke passagier of passagiers.

U suggereert mij om voor de rijopleiding ook de mogelijkheid te openen om een of twee begeleiders aan te duiden. In principe zou dit moeten kunnen. Ik laat dit dan ook verder onderzoeken, in het kader van de wijzigingen die ik wil aanbrengen aan de huidige rijopleiding. Het ontwerp van KB waarmee enkele wijzigingen zouden worden aangebracht aan het aantal begeleiders en de duur van het voorlopig rijbewijs, is nog in bespreking met de Gewesten. De aanpassing kan dus in principe nog volgen.

Wat de resultaten van de werkgroep Rijopleiding van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid betreft, het eindrapport is klaar, maar er moeten nog aantekeningen worden geplaatst door de verschillende belangenorganisaties die deel uitmaken van deze werkgroep.

20.03 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik noteer dat u mijn voorstel toch in overweging wil nemen. Wanneer een leerling-bestuurder ervoor kiest om te rijden met de hulp van een begeleider mag hij naast die begeleider nog één persoon meenemen. Dat betekent dat als bijvoorbeeld de vader de begeleider is hij ook nog de moeder of een vriendin mag meenemen. Iemand die kiest voor een praktijkopleiding mag slechts één begeleider meenemen waardoor er eigenlijk een vorm van ongelijkheid bestaat. We zouden mensen die kiezen voor een praktijkopleiding bijvoorbeeld nog een extra begeleider kunnen laten kiezen zodat er ook twee mensen kunnen meerijden en er geen discussie over hoeft te bestaan dat enkel de vader of de moeder mee mag. Ik denk dat dit nuttig kan zijn om jonge mensen meer te begeleiden in hun rijervaring om op die manier de verkeersveiligheid te verhogen. In ieder geval bedankt dat u de suggestie wil meenemen.

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

De **voorzitter**: Van de volgende reeks samengevoegde vragen werd vraag nr. 12672 van mevrouw De Bue omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het mogelijke verbod op mp3-spelers in het verkeer" (nr. 12578)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opdracht tot studie omtrent de invloed van mp3-spelers op het verkeersgedrag van voetgangers en fietsers" (nr. 12583)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gevaar van het gebruik van een mp3-speler in het wegverkeer" (nr. 12672)

21 Questions jointes de

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction éventuelle de l'utilisation de lecteurs MP3 dans la circulation" (n° 12578)
- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la commande d'une étude concernant l'influence de l'utilisation d'un lecteur MP3 sur le comportement des piétons et des cyclistes dans la circulation" (n° 12583)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le danger de l'écoute d'un MP3 dans la circulation routière" (n° 12672)

21.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, blijkbaar hebt u opdracht gegeven aan het BIVV om de invloed van een mp3-speler op het verkeersgedrag van voetgangers en fietsers te bekijken.

Welke elementen brachten u ertoe om de effecten hiervan te onderzoeken?

Zijn er aanduidingen dat het ongevallencijfer verhoogd is door de mp3-speler?

Welke onderzoeksvragen hebt u precies gesteld?

21.02 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ook ik had graag geweten welke de aanleidingen zijn geweest tot dat onderzoek.

Wat is de mening van verkeersdeskundigen?

Zijn er cijfers voorhanden omtrent het aantal ongevallen beïnvloed door het gebruik van mp3-spelers?

Werden er reeds preventiecampagnes georganiseerd omtrent het gevaar van het gebruik van mp3-spelers in het verkeer? Het lijkt me namelijk aangewezen om niet te gaan betuttelen met nieuwe regels, maar om veeleer de voetgangers en fietsers erop attent te maken dat er gevaren zijn, want anders kunnen we op de duur misschien optreden tegen autochauffeurs die hun radio te luid zetten en ook niets meer van het verkeer te horen krijgen. Ik denk dat preventiecampagnes veel meer op hun plaats zijn dan dat er betuttelend zou worden opgetreden met nieuwe regeltjes.

Wordt er bij verkeerseducatie in het onderwijs – uiteraard niet uw bevoegdheid, maar er is wel een link – voldoende aandacht geschonken aan de mogelijke gevaren van het gebruik van mp3-spelers in het verkeer?

21.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijne heren, het beluisteren van te luide muziek via een hoofdtelefoon of oortjes, het weze een mp3-speler, een iPod of dergelijke meer, is eigenlijk een relatief recent fenomeen waarvan de invloed op de deelname in het verkeer nog niet ten gronde werden bestudeerd. Er zijn wel berichten uit Engeland waaruit blijkt dat er heel wat ongevallen met fietsers en voetgangers worden vastgesteld, die naar muziek aan het luisteren zijn bij het oversteken van de rijbaan. Begin februari van dit jaar is bij ons nog een jonge fietser met een iPod verongelukt toen hij een gesloten overweg overstak, hoewel het niet duidelijk is of het al dan niet wegens de iPod was. Spijtig genoeg zijn over dit soort van fenomenen tot nu toe nog geen statistieken voorhanden.

In het algemeen wordt vastgesteld dat voetgangers en fietsers, en dan vooral adolescenten, wegens het beluisteren van muziek via oortjes, niet meer aandachtig aan het verkeer deelnemen of kunnen deelnemen, en zeker het gemotoriseerd verkeer niet altijd of helemaal niet horen aankomen. Precies daarom heb ik aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid gevraagd om deze problematiek nader te bekijken in het kader van mogelijke buitenlandse ervaringen en studies. Het gaat daarbij niet om een experimenteel onderzoek, maar wel over een studie van wat daaromtrent in het buitenland reeds is gebeurd. Ik hoop het resultaat daarvan in de loop van de maand juni te krijgen.

Op basis van het resultaat van deze studie moet worden nagegaan welke initiatieven er kunnen worden genomen. De vereniging van ouders van verongelukte kinderen heeft aangekondigd nu al een sensibiliseringscampagne te zullen voeren om te wijzen op de gevaren van te luide mp3-spelers. Dit wijst er alleszins op dat we niet alleen staan met onze bezorgdheid voor dit probleem en dat het niet moet geridiculiseerd worden. Er is alleszins geen sprake van een verbod van het luisteren naar luide muziek via mp3-spelers of ander, op straat. Een dergelijk verbod heeft pas zin als er daarvoor een voldoende maatschappelijk draagvlak bestaat, zeker bij de jonge mensen. In afwachting kunnen we ons inderdaad bezighouden met het sensibiliseren van deze bevolkingsgroep voor deze specifieke problematiek.

21.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord. Ik meen dat wij het onderzoek inderdaad moeten afwachten en eind juni hierop terugkomen. Wij moeten dan nagaan welk effect een mp3-speler heeft op het verkeersgedrag. Dit mag zeker niet worden geridiculiseerd, maar de aankondiging op zich in de kranten vormden al een eerste aanzet tot ridiculisering. De verkeersveiligheid moet echter prioritair zijn. Wij wachten dan ook het onderzoek af.

21.05 **Bruno Stevenhuydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, u verwijst naar het nieuwe fenomeen van de mp3-speler of de iPod. In onze jonge jaren bestond de walkman, de cassettespeler met een hoofdtelefoon. Ik had er zo een en ik ging er regelmatig al eens mee wandelen. Het sprak toen ook al voor zich dat men dat ding niet te luid moest zetten omdat het dan een hinder kon zijn voor de verkeersveiligheid. Aan de andere kant zou het zeer betuttelend zijn geweest indien men toen, in de jaren tachtig, een verbod van de toen populaire walkman had ingesteld voor voetgangers of fietsers.

Wij kijken uit naar de resultaten van de studie. Ik denk dat er de nodige aandacht moet worden besteed aan preventie. Er is volgens mij echter geen nood aan nieuwe wetsvoorstellen of –ontwerpen.

21.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik kan u zeggen dat ik niet sta te trappelen van ongeduld om dit te kunnen doen. U zou verbaasd staan over het grote aantal tussenkomsten dat ik krijg van mensen die mij vragen om maatregelen te treffen om dit te verbieden. Dit is zeer merkwaardig. Ik kan mij best inbeelden dat bij jongeren niet dezelfde bekommernis leeft. Het is verbazend vast te stellen hoeveel mensen daar een probleem van maken.

U heeft het over uw jeugd, maar dat is ook al lang geleden, nietwaar?

21.07 **Bruno Stevenhuydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, dat is inderdaad al lang geleden maar toch nog altijd iets minder lang dan bij u. Dat is allemaal relatief.

Kan men de ongerustheid bij de mensen die reageren niet wegnemen door meer aandacht te besteden aan sensibilisatie en verkeerseducatie? Het is immers toch wel erg onverstandig om met luide muziek op de oren te gaan fietsen in het drukke verkeer. Kan men op die manier de ongerustheid bij die mensen niet

wegnemen? Schiet de educatie daar niet te kort?

21.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik kan u zeggen dat ik zelf dacht aan een sensibiliseringscampagne als meest voor de hand liggend. Ten aanzien van bepaalde vragen is het altijd goed om een vergelijkende studie te laten uitvoeren of in elk geval eens over het muurtje te gaan kijken om aan de mensen, die alles in regeltjes willen gieten en allerlei verbodsbepalingen bepleiten, duidelijk te maken dat het sop de kool niet waard is.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2597 van de heer Deseyn wordt uitgesteld.

22 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Vlaamse resolutie over voorrang van rechts op wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u of meer" (nr. 12615)

22 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la résolution flamande relative à la priorité de droite sur les routes où la vitesse autorisée est de 70 km/h ou plus" (n° 12615)

22.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, twee tot drie jaar geleden werd de voorrang-van-rechtsregel, die een basisregel van onze verkeersreglementering is, enigszins verduidelijkt, teneinde discussies over onder andere het al dan niet gestopt zijn te vermijden. De gegeven duidelijkheid was een stap in de goede richting.

Nu heeft echter ook het Vlaams Parlement zich over de voorrang-van-rechtsregel gebogen. Het heeft een resolutie goedgekeurd waarin het stelt dat wegen waarop 70 km per uur of sneller mag worden gereden, niet met een voorrang-van-rechtsregeling zouden mogen worden geconfronteerd.

Het Vlaams Parlement kan zulks natuurlijk doen voor de wegen waarvoor het Vlaams Gewest bevoegd is, met name en uiteraard voor de gewestwegen. Echter, het grootste aantal van de bedoelde wegen, zijnde de wegen waarop 70 km per uur of zelfs 90 km per uur mag worden gereden met zijstraten waar er voorrang van rechts geldt, zijn een gemeentelijke bevoegdheid en misschien hier en daar ook nog een provinciale bevoegdheid, hoewel het laatstgenoemde veeleer schaars is.

Daarom maakten wij ons de bedenking of een en ander niet op het federale niveau en op het vlak van de verkeersreglementering zou moeten worden bekeken. Op zichzelf is het principieel een goede zaak om vast te leggen dat het vanaf een bepaalde snelheid weinig zinvol is een simpele voorrang-van-rechtsregeling toe te passen. De remafstand wordt immers groot.

Moet de federale overheid dus niet overwegen om in de reglementen in te grijpen en aldus de wegbeheerder toe te laten in de bedoelde gevallen op te treden? Moet met andere woorden niet worden overwogen om op federaal niveau een wetgevend initiatief te nemen?

Graag kreeg ik ter zake uw mening en standpunt.

22.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, het kan misschien eigenaardig klinken, maar internationaal gezien is de voorrang van rechts de algemene gedragsregel. Het principe is in ons land dan ook zo vertaald in het reglement van de wegbeheerder. Het lijkt mij ook een logisch principe dat, indien men aan een kruispunt komt waar geen verkeerslichten staan, iedereen weet dat de algemene regel van de voorrang van rechts van toepassing is.

Daarvan kan worden afgeweken door het plaatsen van een bijzondere voorrangssignalisatie, namelijk door het plaatsen van de omgekeerde driehoek of een stopbord op de ondergeschikte weg en het plaatsen van het voorrangsbord op de voorrangsweg. Het is de wegbeheerder die beslist of hij de voorrang van rechts behoudt, dan wel of hij voorrangsborden plaatst.

Bij mijn weten zijn bijna alle gewest- en provinciewegen die als wegen voor doorgaand verkeer worden beschouwd met snelheidsregimes van minstens 70 km per uur, ook voorrangswegen. Dat is zelfs ook het geval in de bebouwde kom, waar de normale maximumsnelheid van 50 km per uur veelal wordt toegepast.

Voor de gemeentewegen zijn het de gemeenten zelf die beslissen over de voorrangssituatie op hun wegen, onder andere met het oog op de belangrijkheid van de weg. De gemeentewegen bevinden zich dikwijls in de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km per uur met toepassing van de voorrang van rechts.

Ik kan niet zomaar besluiten dat er op wegen met een snelheid van 70 km per uur of meer geen voorrang van rechts meer van toepassing zou mogen zijn. Verschillende aspecten komen daarbij kijken, zoals het feit dat de voorrang van rechts een snelheidsremmend effect zou hebben, omdat men verplicht wordt te vertragen aan een kruispunt. Bovendien moet ook rekening worden gehouden met de continuïteit van de voorrangsregeling op eenzelfde traject, dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom kan liggen.

De problematiek moet volgens mij nader worden bestudeerd. Ik zal daarom ook het advies vragen van de werkgroep Infrastructuur van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, waarin zowel de Gewesten als de gemeenten vertegenwoordigd zijn, om een afdoend antwoord te hebben op het initiatief dat op het niveau van de Vlaamse Raad werd genomen.

22.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor het antwoord, dat vrij omzichtig is. Ik denk dat dat zeer terecht is, want als we zomaar een algemene regel zouden instellen, welke regel moet dan worden toegepast als we op een weg zonder verkeersborden komen? Dat zou tot heel wat discussies leiden.

In die zin betreur ik de communicatie naar aanleiding van de goedkeuring van de resolutie in het Vlaams parlement. Die resolutie gaat specifiek over de gewestwegen en creëerde eigenlijk de indruk dat men voortaan op alle wegen waar men 70 of meer mag rijden, sowieso voorrang heeft, wat natuurlijk niet het geval is. Ik hoop dus dat automobilisten die resolutie niet plots als een algemene regel aanvaarden, waardoor er nogal wat ongevallen zouden kunnen gebeuren.

Ik kijk ook uit naar het advies of de mening van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

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

23 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "aardgasvoertuigen" (nr. 12616)

23 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules roulant au gaz naturel" (n° 12616)

23.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een vraag op het snijpunt tussen duurzame ontwikkeling en mobiliteit, maar ook op het snijpunt tussen de bevoegdheden van verschillende ministers, zowel op federaal als op gewestelijk niveau. Ik heb ter zake dan ook een aantal vragen hangende bij een aantal ministers. Ik kom er nu mee bij u, mijnheer de staatssecretaris

Aardgasvoertuigen stoten beduidend minder CO₂ uit dan traditionele wagens en stoten vooral een heel laag aantal partikels uit. Dan gaat het vooral over de roetuitstoot en over fijn stof. Bovendien kost aardgas als brandstof maar de helft van klassieke brandstoffen, wat natuurlijk ook een troef kan zijn om de particuliere klanten te overtuigen.

De grote troef van aardgasvoertuigen is daarenboven dat zij een springplank kunnen vormen naar voertuigen op basis van biogas of waterstof. Volgens een Europees rapport – dat is niet onbelangrijk, meen ik – is aardgas de enige alternatieve brandstof waarvan het marktaandeel reeds in 2020 – een belangrijk jaar voor de 20-20-20-doelstellingen – ruim boven 5% kan liggen en die op een volwassen markt kan concurreren met de traditionele brandstoffen. Aardgasvoertuigen zijn tegenwoordig reeds beschikbaar op de markt. General Motors heeft bijvoorbeeld een aantal weken nog een nieuw Opelmodel gepresenteerd. Ook de brandstof is er, al is het aanbod in ons land nog vrij beperkt. Toch rijden er in ons land amper wagens op aardgas rond.

Gezien de milieuvriendelijkheid van deze wagens vergeleken met wagens op traditionele brandstof, is dat een gemiste kans, meen ik. Verschillende landen binnen de Europese Unie – in eerste instantie Italië, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zweden – hebben al heel wat maatregelen genomen de voorbije maanden en jaren om het aandeel van aardgasvoertuigen in hun wagenpark te vergroten. Onze overheid

mag volgens ons niet achterblijven en zou dit milieuvriendelijke alternatief wel een duwtje in de rug mogen geven.

De initiatieven die de overheid kan nemen spelen zowel op het gewestelijk als op het federaal niveau, zoals ik daarstraks al heb gezegd. Ik denk daarbij aan maatregelen om de uitbouw van de nodige tankinfrastructuur aan te moedigen, het uitwerken van duidelijke en voordelige wetgeving inzake het heffen van accijnzen, het vervullen van een voorbeeldfunctie doordat de overheid zelf met aardgasvoertuigen gaat rijden, en dergelijke.

Gezien de complexiteit van het onderwerp en de overlapping van bevoegdheden, zowel wat het niveau als het domein betreft, menen wij dat het aangewezen zou zijn om een soort van taskforce op te richten met, naast de overheden, ook een aantal geïnteresseerde privémarktspelers die interesse vertonen om samen de nodige stappen te ondernemen en de nodige maatregelen uit te werken.

Ik focus in deze vraag specifiek op aardgasvoertuigen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat wij geen oog moeten hebben voor andere milieuvriendelijke aandrijfmogelijkheden. Ik denk dan aan elektrische wagens, waarvan wij toch verwachten dat zij de komende jaren op een volwassen manier zullen kunnen concurreren met de traditionele voertuigen. Ik meen dat aardgasvoertuigen ook heel wat potentieel bieden.

Vandaar dat ik graag van u verneem, mijnheer de staatssecretaris, wat uw visie is op voertuigen die aangedreven worden door aardgas, en in latere instantie door biogas. Bent u overtuigd van de voordelen van deze voertuigen? Zo ja, dan lijkt mij het logische gevolg dat ook u meent dat de overheid een aantal maatregelen kan nemen om het aandeel van deze milieuvriendelijke voertuigen in ons wagenpark te vergroten.

23.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik kan aan de heer Van den Bergh zeggen dat ik persoonlijk positief sta tegenover aardgasvoertuigen omdat ik ervan overtuigd ben dat zij een wezenlijke bijdrage kunnen leveren tot een milieuvriendelijker transport. Aardgas wordt tot nu toe altijd gebruikt in personenwagens met benzinemotoren waarin een aardgasinstallatie werd gebouwd. De leveranciers van aardgasinstallaties zijn meestal dezelfde als voor de LPG-installaties.

De kosten voor de ombouw van een wagen naar aardgas bedragen ongeveer 25% van de aanschafprijs. Een aardgasinstallatie voor een benzinewagen, dus bi-fuel, kost zo'n 2.500 tot 5.000 uro, en die hoge kostprijs, in vergelijking met een LPG-voertuig, is voornamelijk te wijten aan de hogedrukcomponenten die nodig zijn voor aardgas.

De onderhoudskosten voor een voertuig op aardgas zijn vergelijkbaar met de onderhoudskosten van benzinevoertuigen, dus daar is er geen bijzonder verschil.

Op aardgas als voertuigbrandstof wordt in België geen accijns betaald. Daardoor is aardgas dus echt een goedkope motorbrandstof. De kosten van een tankfaciliteit aan huis, ook homecompressor genoemd, bedragen evenwel van 5.000 tot 10.000 euro. Op die manier kan men het voertuig opladen via het bestaande aardgasnet, maar een nadeel is dat het tanken behoorlijk traag gebeurt, want men spreekt van vier tot acht uren.

Aan de pomp kan sneller worden getankt, bijna even snel als voor benzine of diesel. Het probleem is dat er momenteel bijna geen pompen zijn, want zonder voldoende auto's die op aardgas rijden, komen er geen aardgastankstations en als de stations uitblijven, heeft de ombouw naar de milieuvriendelijke brandstof geen zin. Het is dus werkelijk een vicieuze cirkel.

Ik ben het er volkomen mee eens dat de overheid hierin een belangrijke stimulerende rol kan spelen. Dat vereist een initiatief van de regering. Ik ben bereid hierin het voortouw te nemen en een overleg te organiseren met de collega's van Financiën, Ondernemen en Energie, in de volgorde waarin ik ze hier heb opgesomd.

Sta mij tot slot toe u mee te delen dat mijn diensten reeds een koninklijk besluit hebben uitgevaardigd om de technische vereisten voor aardgasvoertuigen vast te leggen. Elk aardgasvoertuig moet daaraan voldoen en de gasinstallatie dient, zoals voor een LPG-voertuig, te worden gekeurd vooraleer het voertuig op de openbare weg wordt ingezet.

Tot daar mijn antwoord op de vraag van de heer Van den Bergh.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris uiteraard voor het antwoord en vooral voor het engagement dat hij uitspreekt. Misschien kan hij enig idee geven van de termijn waarin hij een dergelijk initiatief zal nemen.

Ik zou nog een kleine bemerking willen maken. Bijna alle grote automerken hebben aardgasvoertuigen in hun gamma, net omdat er een groeiende markt voor is, zeker in een aantal grote Europese landen, en omdat er bij aardgas, in vergelijking met LPG, veel minder sprake is van een ombouw van wagens. De ombouwkosten zijn vrij beperkt. Het prijsverschil bij aankoop van een nieuwe wagen is, mits de aftrekmogelijkheden voor milieuvriendelijke wagens, vrij beperkt. In die zin denk ik dat er een aanbod is van wagens, zonder dat die moeten worden omgebouwd. Alleen ontbreekt de tankinfrastructuur en een duidelijk kader. Het initiatief dat u hebt aangekondigd, is dan ook zeker op zijn plaats. We kijken er met belangstelling naar uit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de werken op de luchthaven van Zaventem in augustus" (nr. 12675)

24 Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences des travaux qui seront réalisés en août à l'aéroport de Zaventem" (n° 12675)

24.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er worden grote werken aangekondigd aan de banen 07RJ25L en 02/20 voor augustus. Hierdoor dreigt het gebruik van baan 25R richting Diegem en de Noordrand nog veel dominanter te zullen worden dan vandaag reeds het geval is. Ik zal daarop zo dadelijk nog terugkomen in een volgende vraag.

Kan u toelichting geven bij deze werken?

Ik excuseer mij voor het feit dat ik u verkeerdelijk minister heb genoemd in mijn schriftelijke vraag in plaats van staatssecretaris, maar het is vakantie geweest. Ik wil het niet afschuiven op een medewerker. Het is echter geen belediging. Het is altijd beter als men iemand hoger inschat dan wanneer men iemand lager inschat.

24.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het is beter iemand hoger in te schatten dan hij werkelijk waard is.

24.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Wat houden de werken in? In welke mate zijn ze noodzakelijk en dringend zodat ze allemaal tegelijk moeten worden gedaan in augustus, op een moment dat er zeer veel wordt gevlogen?

Waarom worden deze werken allemaal geconcentreerd in diezelfde periode?

Op welke wijze zal de overconcentratie op baan 25R worden vermeden? Werden daarover reeds afspraken gemaakt? Of bent u van plan om dat te doen?

24.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Laeremans, the Brussels Airport Company, de uitbater van de luchthaven van Zaventem, plant effectief onderhoudswerken aan de banen 07 Rechts, 25 Links en 02/20 tussen 3 en 28 augustus aanstaande. Zij zijn een praktisch jaarlijks weerkerend gegeven en noodzakelijk om een veilige afwikkeling van het vliegverkeer te kunnen blijven garanderen.

In een eerste fase, van 3 tot en met 18 augustus, wordt de antisliplaag van de touchdownzone van de baan 02 vervangen over een afstand van ongeveer 800 meter. Daardoor zullen de banen 02/20 en 07R/25L van 3 tot en met 10 augustus slechts verkort bruikbaar zijn. Van 10 tot en met 18 augustus zal de baan 02/20 volledig gesloten zijn, maar kan baan 07R/25L opnieuw over de volledige lengte worden gebruikt.

Aansluitend zal in een tweede fase, van 19 tot en met 28 augustus aanstaande, de asfaltlaag van

highspeedexit nummer 2 van baan 25L worden vernieuwd. Daardoor zal deze baan tijdelijk volledig gesloten zijn.

Ik kan u zeggen dat Brussels Airport Company ervoor kiest om werken die een grotere tijdspanne omvatten door te laten gaan in de loop van de maand augustus omwille van de over het algemeen goede weersomstandigheden en het lagere verkeersaanbod in die maand. Daarnaast is in augustus de bouwvakantie ook afgelopen.

Tijdens de werken zal Belgocontrol de te gebruiken banen moeten kiezen in functie van de beschikbaarheid, de weersomstandigheden en het verkeersaanbod, dit steeds in functie van de veiligheid van het vliegverkeer. Daarbij zal de hinder voor de omwonenden zo beperkt mogelijk worden gehouden. Het optreden van beperkte hinder tijdens een korte periode is daarbij echter haast onvermijdelijk.

De omwonenden worden over de werken en de daaraan verbonden mogelijke hinder ingelicht via de internetsite van de luchthaven. Deze manier van publiceren vervangt de folders die indertijd met dezelfde bedoeling werden verspreid.

24.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, waarmee ik de bevestiging krijg dat aan de twee fameuze banen, met name 507R25L, enerzijds, en 02/20, anderzijds, zwaar zal worden gewerkt.

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoorde u antwoorden dat baan 07R25L tussen 10 en 28 augustus 2009 over de volledige lengte beschikbaar zal zijn. Wij weten echter allen dat voornoemde baan slechts uitzonderlijk wordt gebruikt, omdat er geen taxibaan naast ligt. De baan in kwestie is, ook voor de landingen, altijd al een reservebaan en geen ILS-baan geweest.

De baan wordt veel minder gebruikt dan baan 25R. Daarover zij wij het eens.

24.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Dat is niet het geval voor de landingen.

24.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dat klopt niet voor de andere richting. Dat is niet het geval wanneer een vliegtuig uit de richting van Leuven komt, maar wel wanneer het uit de richting van Brussel komt.

24.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: U hebt het over baan 07R.

24.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Hoe dan ook wordt de bedoelde baan voor het opstijgen veel minder gebruikt, tenzij tijdens de nacht, waar er bij gebrek aan taxibanen veel minder gebruik is.

Een en ander biedt dus niet echt soelaas. Wij vrezen dat baan 25R in volle zomer nog veel meer zal worden gebruikt. Wij zouden u dus willen vragen erop toe te zien dat de werken, ten eerste, heel goed zouden vlotten door desnoods in dubbele shift aan de baan te werken, waardoor het vastgelegde aantal werkdagen nog kan worden ingekort. Wij vragen u, ten tweede, erop toe te zien dat maximaal gebruik wordt gemaakt van de diverse banen die op elk moment open zijn en dat, waar en wanneer het kan, baan 25 R zou worden ontlast.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 12677 van mevrouw Lalieux is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 12678 van de heer Maingain is uitgesteld.

25 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gevolgen van het nieuwe baangebruik in Zaventem" (nr. 12676)

25 Question de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conséquences de la nouvelle utilisation des pistes à Zaventem" (n° 12676)

25.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, het nieuwe baangebruik is ongeveer tien weken van toepassing. U weet dat wij daar tegenstander van zijn en blijven, vooral wegens de ongelijke

windnormen, niet zozeer wegens het principe van tegen de wind in vliegen. Door het gebruik van ongelijke windnormen komt het in de praktijk veelal neer op met de wind mee vliegen. Alles wordt door die ongelijke windnormen scheefgetrokken ten nadele van een welbepaalde zone. Bovendien zijn de rustige nachten die we in de week hadden, ondertussen ook weggevallen met het nieuwe systeem.

U weet het of u weet het niet, maar begin maart heeft de gemeenteraad van Grimbergen daar een motie over goedgekeurd, over de oppositiegrenzen heen en gesteund door de twee meerderheidspartijen VLD en CD&V. Misschien heeft ze u bereikt, misschien ook niet, maar ik heb de motie bij mij en zal ze u meteen geven. De gemeente zet zich duidelijk af tegen de herconcentratie en vraagt dat de spreiding gegarandeerd zou blijven, dat er een gelijkwaardige uitrusting van banen is, dat de windnormen gelijkwaardig zouden zijn enzovoort. Ik zal ze u aanstonds overhandigen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe dan ook dringt zich na tien weken een eerste evaluatie op. Ik heb een aantal vragen in die zin.

Beschikt u over cijfers per zone over baan- en routegebruik overdag en 's nachts en in het weekend sinds de invoering van het plan? Zijn er vergelijkingen met voorheen? Hoe evalueert u zelf die cijfers?

Beschikt u over cijfers per zone inzake de beloofde vliegtuigvrije nachten in het weekend? Dit was zo afgesproken: op welbepaalde dagen worden welbepaalde banen gebruikt. Is dat ondertussen allemaal naar wens verlopen volgens u, of is het toch minder billijk dan gepland? Wat is uw evaluatie daarvan? Hoever staat het met de aangekondigde studies? U had aangekondigd dat u die opdrachten zou uitschrijven en dat er tegen de zomer resultaten konden worden verwacht.

Wie voert die studies uit? Wat is de precieze opdracht? Wat wordt er precies gevraagd? Wanneer zullen die studies klaar zijn?

25.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Laeremans, ik deel u in de eerste plaats mee welke uitvoeringsmaatregelen reeds werden uitgevaardigd ingevolge het plan dat de regering op 19 december heeft goedgekeurd en wat er reeds van toepassing is.

Op de eerste plaats is er het nieuw gebruik van de banen waarbij meer dan in het verleden rekening wordt gehouden met de dominante winden. Dat is van toepassing sinds 31 januari. Mijnheer Laeremans, u komt jammer genoeg een beetje te laat. Een uur of twee geleden zaten hier mensen die precies het tegenovergestelde vertelden van hetgeen u net hebt gezegd. Zij vroegen waarom er niet meer wordt gewerkt volgens de vroegere principes van de heer Anciaux. Dat is echter een andere zaak.

In elk geval, het uitgangspunt is nu de windrichting.

Ten tweede, het ministerieel besluit waarbij het aantal nachtvluchten tot 16.000 wordt beperkt, werd op 21 januari uitgevaardigd en is reeds voor dit jaar reeds van toepassing.

Vorige week werd het ministerieel besluit van kracht dat de stille nachten zonder opstijgingen in het weekend regelt. Dat besluit is in werking getreden vanaf de publicatie ervan. U volgt de sector voldoende van nabij om te begrijpen dat de slots die reeds waren toegestaan voor het IATA-zomerseizoen toegekend blijven. Ik heb dat in het verleden in deze commissie klaar en duidelijk meegedeeld.

Een vierde element dat ondertussen reeds in voege is, betreft de mogelijkheid die werd gecreëerd om administratieve sancties op te leggen aan luchtvaartmaatschappijen die de nieuwe reglementering niet naleven. Ik kan u ook medelen dat op dit ogenblik een werkgroep de vluchtprocedures aan het onderzoeken is. Er wordt een voorontwerp van wet uitgewerkt om het exploitatiekader van de luchthaven vast te leggen.

Wat de windnormen betreft, is de procedure tot toewijzing van de offerteaanvraag voor de studie door onafhankelijke consultants bijna ten einde. In principe zal het consultancybureau dat werd gekozen zijn werk tegen het einde van deze maand moeten aanvangen.

25.03 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang):(...).

25.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het is een Duits bureau maar ik ken de naam niet van buiten.

De procedure is zo goed als afgelopen. De voorkeur werd gegeven aan een Duits bureau maar ik ken de naam niet van buiten.

Wat de vliegtuigprocedures en de studie van de windnormen betreft. Beide studies moeten tegen september van dit jaar worden beëindigd, zoals door de regering werd beslist.

Wat de evaluatie van het nieuwe banengebruik aangaat, kan ik u zeggen dat een periode van drie maanden toch wel onvoldoende is om een correcte evaluatie te maken, en dat omwille van de wispelturigheid van de weersomstandigheden, die van maand tot maand verschillend zijn en ook jaar tot jaar kunnen verschillen. Het baangebruik is ook onvoldoende om een echte evaluatie van de geluidsoverlast te maken, omdat rekening moet worden gehouden met de aard van de gebruikte voertuigen, hun QC, hun lading, de weersomstandigheden, de spreiding van de routes – niet alle vliegtuigen overvliegen dezelfde mensen, uitgaande van dezelfde banen. Om een correcte en relevante evaluatie te maken, moeten wij eigenlijk over de vluchtgegevens van een volledig jaar beschikken om de geluidscontouren te berekenen.

Ik mag u wel zeggen dat, volgens een eerste vergelijking met de periode 2008, de globale situatie voor alle inwoners verbeterd is, voor een stuk omwille van de daling van de trafiek – dat geef ik ruiterlijk toe. In elk geval, met de nieuwe normen die wij ingevoerd hebben en de oriëntatie van de maatregelen die allemaal nog in de pijplijn zitten, zijn er reeds tal van maatregelen die een globale verbetering tot gevolg hebben, en dat is zeker en vast nog meer te merken tijdens de nacht, maar ook daar is de daling van de trafiek voor het grootste gedeelte verantwoordelijk – “verantwoordelijk” in de goede zin – voor de mindere geluidsoverlast die wij ter zake kunnen constateren.

25.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik blijf, als ik dat allemaal hoor, toch ten zeerste op mijn honger.

Ten eerste, wat de studies betreft, begrijp ik dat u nu in een mondeling antwoord niet te veel in detail kunt gaan, maar ik hoop dat u schriftelijk meer informatie kunt geven over de precieze opdrachten die zijn gegeven. Op mijn vragen zijn immers weinig antwoorden gekomen. Wel was er een antwoord inzake timing. Tegen september, goed, maar ik heb onder meer op voorhand gevraagd wie de studies uitvoert. Ik heb heel vage antwoorden gekregen. Ik hoop dat u mij via uw medewerkers extra informatie kunt bezorgen.

Ten tweede, over de evaluatie zegt u dat een en ander in het voordeel van iedereen is. U moet er echter onmiddellijk aan toevoegen dat dat ten gevolge is van de daling van de trafiek door de economische crisis. Dat weet iedereen. Uw plan had niet op een voor u beter moment kunnen worden ingevoerd. Ik verwijt u dat ook niet, maar u hebt daarvan handig gebruikgemaakt. Door de crisissituatie is de trafiek drastisch verminderd. Daardoor ondervinden de mensen veel minder hinder van de luchthaven.

Op een gegeven moment zal de crisis echter over zijn. Laten we dat ten minste hopen. Dan zal er onvermijdelijk opnieuw weer veel meer trafiek zijn en zal alles veel duidelijk worden.

U zegt dat er al een vergelijking is gemaakt. Tegelijkertijd zegt u dat er pas een ernstige vergelijking na een jaar kan worden gemaakt. Toch beschikt u al over cijfers. Zou het mogelijk zijn dat wij die cijfers in het kader van een transparant beleid en de openbaarheid van bestuur kunnen vergelijken?

Wij weten ook wel dat wij niet in detail kunnen vergelijken, mijnheer de staatssecretaris, en dat 2,5 maanden slechts een beperkte vergelijking toelaat, maar als u kunt vergelijken, kunnen wij evengoed vergelijken. Alle omstandigheden in acht genomen en in een bepaald kader gezien is het toch wel nuttig dat die cijfers bestaan.

Ik kan mij herinneren dat minister Anciaux, toen hij destijds bevoegd was, onmiddellijk na de invoering van zijn spreidingsplan alles op websites bekendmaakte, zodat iedereen in detail kon zien wat de evoluties waren en wat het spreidingsplan in cijfers betekende. Ik zou graag hebben dat u een zelfde transparantie aan de dag zou leggen.

Ik dring dus zeer sterk aan op concrete cijfers en openheid op websites of waar dan ook, via documentatie die u ons ter beschikking stelt. Het is een beetje te gemakkelijk om te zeggen dat alles goed loopt, dat er weinig hinder is en dat iedereen er baat bij heeft zonder dat u dat kunt staven en zonder dat wij dit kunnen bevestigen of tegenspreken. Mijnheer de staatssecretaris, het is een elementair element van een parlementaire discussie dat wij over dezelfde gegevens kunnen beschikken en met dezelfde wapens kunnen

strijden. Ik hoop dat u ons ook op dat vlak zo snel mogelijk materiaal kunt bezorgen. Misschien wacht u tot het einde van deze maand, daar kan ik inkomen. Dan zijn de drie maanden volledig om. Dan verwacht ik echter concrete cijfers van uw medewerkers zodat wij een vergelijking kunnen maken.

25.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik zou de aandacht erop willen vestigen dat het voorgaande niet aan de basis ligt van de economische crisis in ons land.

De **voorzitter**: Dat is een belangrijk detail in het rapport.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.44 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.44 heures.