

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 4 MEI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 4 MAI 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.40 uur en voorgezeten door de heer Patrick De Grootte.
La séance est ouverte à 14.40 heures et présidée par M. Patrick De Grootte.

01 **Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot vrije busbanen voor het vervoer van personen met een handicap" (nr. 11928)**

01 **Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux couloirs d'autobus libres pour le transport de personnes handicapées" (n° 11928)**

01.01 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, momenteel laat de federale wegcode niet toe dat gebruik wordt gemaakt van vrije busbanen of bijzondere overrijdbare beddingen voor het vervoer van personen met een handicap of beperkte mobiliteit.

Maatschappijen die het vervoer van mindervaliden verzorgen, kunnen nu, ook als ze officieel erkend zijn, enkel van dit voordeel genieten indien ze met een geregelde vervoerdienst worden gelijkgesteld of over het speciaal statuut van taxi beschikken.

Niemand kan echter ontkennen dat deze organisaties, los van hun statuut, een belangrijke maatschappelijke rol vervullen. Rolstoelgebruikers en bijvoorbeeld dialysepatiënten moeten zich vaak op vaste tijdstippen verplaatsen om een medische behandeling te ondergaan. Door files bereiken ze de instellingen soms te laat.

Bovendien werken deze organisaties vaak nauw samen met allerlei openbare instellingen, zoals bijvoorbeeld revalidatiecentra, en verwijzen ze ook regelmatig klanten door naar andere officiële taxidiensten.

De meeste ritten worden uitgevoerd met busjes voor maximum acht of zestien personen, maar ook individueel vervoer van personen met een rolstoel valt onder deze categorie.

Soms werken deze diensten op reservatie waardoor het geen zuivere taxidienst is.

Wij zijn de mening toegedaan dat de wegbeheerders over bijkomende flexibiliteit moeten kunnen beschikken om, in functie van de lokale mobiliteitsbehoeften, vrije busbanen open te stellen voor erkende organisaties voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit.

Ik wil daarom de volgende vragen stellen. Bent u ervoor gewonnen om de wegbeheerders de toelating te geven om vrije busbanen open te stellen voor erkende organisaties voor het vervoer van personen met een handicap of beperkte mobiliteit? Bent u bereid hieromtrent overleg te plegen met deze organisaties? Bent u bereid om de wegcode in die zin aan te passen?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Biesen, ik krijg regelmatig vragen over voertuigen en personen die toegang willen krijgen tot de gereserveerde busbanen die in het verleden waren voorbehouden aan het openbaar vervoer.

Eerst hebben wij de fietsers toegelaten – principieel althans – dan de taxi's. Er is ook het leerlingenvervoer

en het werknemersvervoer. In deze commissie was ook een meerderheid ervoor te vinden dat ook de moto's, de bromfietsen en de autocars toegang zouden krijgen, ten minste – dat is natuurlijk nog altijd een voorwaarde – als de wegbeheerders het pictogram daartoe zouden aanbrengen, want uiteindelijk zijn zij de verantwoordelijken voor de toelatingen op die wegstroken. Ik heb hier ook al geantwoord op voorstellen en vragen om het ziekenvervoer toe te laten, en ook vragen over de voertuigen van de geneesheren die van wacht zijn. Zeer recent kreeg ik nog een aanvraag om ook de elektrische auto's toe te laten op de busbanen.

Het kan misschien als een boutade klinken, maar de uitspraak dat er uiteindelijk meer voertuigen zullen rijden op de vrije busbanen om het openbaar vervoer te kanaliseren, zal geen boutade meer zijn indien al die voertuigen waarvoor ik hier voorstellen krijg, effectief worden toegelaten op de busbanen. Geloof mij, dan zal er waarschijnlijk minder verkeer zijn op de normale banen dan op de banen die gereserveerd zijn voor het gemeenschappelijk vervoer. Een heleboel automobilisten zal ongetwijfeld nog volgen en ook proberen om op de busbanen te mogen rijden.

Toch kan ik voor een stuk tegemoetkomen aan uw vraag, aangezien er nu reeds een voorstel op tafel ligt om het gebruik van de busstrook of de bijzonder overrijdbare bedding toe te laten voor autocars, dat wil zeggen voertuigen voor het vervoer van meer dan acht personen. Dat kan, mits het pictogram ervan op de busbaan is aangebracht. Uiteindelijk zou dat dus betekenen dat de wegbeheerder ervoor kan opteren om busstroken en bijzonder overrijdbare beddingen die gelegen zijn in de buurt van zorgcentra, voor personen met een handicap ook open te stellen, zoals voor de autocars.

In deze globale filosofie kan ik volkomen inkomen.

Ik herhaal echter nogmaals dat wij erop moeten toezien dat het kind niet met het badwater wordt weggegooid en dat de gereserveerde busstrook op grond van op zich heel gerechtvaardigde overwegingen op de duur niet wordt overbelast.

Ik wil daarmee helemaal niet bedoelen dat uw vraag onterecht is maar vind wel dat, naargelang de plaats waar men zich bevindt, het ook een verantwoorde vraag kan zijn. Ik zal het probleem ook op die manier signaleren.

01.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw typische antwoord.

Hij stelt dat de busbanen in de eerste plaats open moeten zijn voor het openbaar vervoer. Dat is inderdaad heel logisch. Voor specifieke gevallen, zoals in de vraag gestipuleerd, en in de buurt van zorgcentra neemt hij echter een voorstel in overweging om busjes van acht personen en meer toe te laten.

In voorgaande filosofie moet gewoon verder worden gedacht.

Wij zullen de staatssecretaris aan zijn voorstel herinneren, tot het is goedgekeurd.

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

02 Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les convois exceptionnels" (n° 12070)

- M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accompagnement des convois exceptionnels" (n° 12749)

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitzonderlijk vervoer" (nr. 12070)

- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de begeleiding van uitzonderlijk vervoer" (nr. 12749)

02.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question s'articule autour d'un fait divers qui s'est produit en région liégeoise, dans la commune de Visé.

Il s'avère qu'un convoi exceptionnel de 35 mètres de long et de 122 tonnes, immatriculé en Allemagne et

transportant une grue de forage, est resté coincé dans un virage dans le Thier de Richelle, une route particulièrement sinueuse et tout à fait inadaptée à ce genre de convoi. Il aura fallu entre 10 et 15 heures pour dégager le véhicule du premier tournant. Pour l'anecdote, il s'est retrouvé bloqué dans une seconde épingle. Et la note est plutôt salée pour la commune: en effet, cinq policiers ont été réquisitionnés toute la journée pour surveiller la manœuvre, deux dépanneuses ont été appelées sur place, les services des Travaux et Signalisation de la ville ont également été sollicités et la voirie a été fortement endommagée.

D'une façon générale, selon la législation, c'est le SPF Mobilité qui met au point et impose l'itinéraire des convois exceptionnels. Ladite réglementation est applicable pour le transport d'une charge indivisible et une demande d'autorisation mentionnant la durée de validité ainsi que l'itinéraire à suivre doit être dûment complétée par l'utilisateur ou le mandataire.

Monsieur le secrétaire d'État, les autorisations pour les transports exceptionnels délivrées par votre département sont étudiées au cas par cas. Comment cela se passe-t-il concrètement? Comment peut-on en arriver à une telle situation?

Comment les itinéraires imposés sont-ils calculés? Y a-t-il des repérages préalables?

Une disposition oblige les utilisateurs ou mandataires à avertir les autorités communales de leur passage. Apparemment, ce n'est toujours pas bien respecté; en 2000, ce ne l'était pas non plus en région liégeoise et à Huy lors d'incidents similaires. Pouvez-vous nous détailler ce qui est prévu lors d'un manquement en la matière?

Selon la presse locale, un porte-parole du SPF Mobilité aurait indiqué que "c'est une société extérieure qui aurait mis au point l'itinéraire qui a posé problème". Confirmez-vous ces affirmations?

Monsieur le secrétaire d'État, qui doit payer la facture dans ce genre de situation? Je suppose que l'utilisateur est couvert en matière de responsabilité civile pour les dégâts causés.

02.02 Josy Arens (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, en matière d'accompagnement de convois exceptionnels, bon nombre de transporteurs et d'accompagnateurs de convois exceptionnels ont des difficultés à obtenir un accompagnement de la police fédérale à la date qu'ils souhaitent. La raison principale invoquée est le manque de personnel des services de police concernés, problème que nous rencontrons également dans d'autres domaines.

Cette situation n'est pas sans conséquences puisque ces convois, constitués de marchandises dont les dimensions et le poids sont hors gabarit, ainsi que les coûts qui y sont liés, doivent être immobilisés.

S'il existe bien un guichet central pour les demandes d'escorte de convois exceptionnels, le problème réside dans le fait qu'il n'existe pas de critères objectifs pour définir les priorités. Les transporteurs se plaignent donc régulièrement d'être confrontés à des comportements de concurrence déloyale.

La difficulté de mobiliser des policiers en vue d'escorter un convoi exceptionnel pourrait trouver, selon moi, une solution en réglementant le statut d'accompagnateur privé. Celui-ci recevrait une compétence limitée de police de la circulation, un peu comme les MP qui règlent uniquement les déplacements de convois militaires.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà réfléchi à cette problématique? Des réunions de concertation ont-elles eu lieu à propos du statut des accompagnateurs privés? Dans ce cas, quel en est le résultat?

02.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je vais d'abord répondre à la question posée par Mme Lejeune.

Les autorisations pour un transport exceptionnel sont délivrées après analyse des demandes provenant des utilisateurs. Je puis vous assurer, madame, que les analyses sont effectivement réalisées au cas par cas. Chaque demande doit contenir des éléments qui doivent permettre au service en question d'en faire l'examen. Il faut ainsi une description du transport pour lequel une autorisation est demandée et l'itinéraire qui serait emprunté, ces deux éléments constituant des éléments obligatoires du dossier.

Comment se déroule alors la procédure? Les demandes sont introduites par les utilisateurs, c'est-à-dire les

transporteurs responsables du transport ou leurs mandataires qui représentent le transporteur sur la base d'une procuration écrite. Dans la demande, les dimensions et les masses du transport concerné doivent être décrites ainsi que l'itinéraire détaillé que le transporteur souhaite utiliser.

Cet itinéraire est avancé par le demandeur en fonction de son expérience et de l'exploration préalable faite par le transporteur ou par son mandataire. Au niveau du service Transport exceptionnel, chaque demande est attribuée à un gestionnaire du dossier qui doit alors l'étudier et qui suit la demande jusqu'au moment de la délivrance de l'autorisation.

Le responsable du dossier, faisant partie d'une équipe d'experts, contrôle et vérifie les données techniques et l'itinéraire proposé par le demandeur. En fonction de l'étude des données techniques liées aux informations dont dispose le service, le responsable peut décider soit d'accepter ou de refuser, soit de récolter plus d'informations en demandant une confirmation complémentaire. Si l'itinéraire est ensuite refusé parce qu'il est impossible de passer, le service propose alors un autre chemin. Toutefois, s'il s'agit d'un transport d'une dimension et d'une masse extrêmement importantes, l'administration demande – avant de suggérer un autre parcours – que le transporteur ou son mandataire confirme la possibilité du passage pour le convoi. Cette confirmation doit se fonder obligatoirement sur l'exploration du nouvel itinéraire.

En signant la confirmation supplémentaire, le transporteur ou son mandataire déclare qu'il a respecté et rempli les obligations prescrites et qu'il assume toutes les responsabilités qui en découlent.

Les itinéraires sont calculés sur la base de l'expérience des experts de terrain dans le service en question, de leur reconnaissance précédente ou ponctuelle (avec repérage), de l'avis des gestionnaires de voirie et des autorisations et/ou itinéraires encodés.

Dans un souci de simplification administrative, l'obligation de l'exploration préalable et de la vérification de la possibilité de passage pour les transports de grande dimension permet de ne pas exiger systématiquement l'avis du gestionnaire de voirie, et ce en accord avec les administrations régionales. En revanche, pour la masse du transport et la capacité des ouvrages d'art, l'avis de ce gestionnaire est bien demandé chaque fois que le service Transport exceptionnel ne dispose pas de données récentes sur ces ouvrages d'art.

Comme je l'ai déjà évoqué, en signant le formulaire, le demandeur déclare, sous sa responsabilité, que l'itinéraire repris dans la demande a été exploré et parcouru et qu'en cas de refus de l'administration, un autre parcours sera élaboré en vue d'intégrer ses remarques.

Pour les transports moyens, l'administration propose dans l'autorisation un itinéraire adapté devant être étudié avant chaque transport. Pour les transports plus importants, l'administration demande au demandeur de proposer un autre itinéraire exploré. Toutefois, il est parfois demandé au demandeur d'explorer une proposition d'itinéraire décrite par l'administration elle-même afin de la joindre dans l'autorisation.

L'instruction B2001 relative à la fluctuation du transport exceptionnel réglant les obligations des utilisateurs, des pilotes et des conducteurs de ce transport, est très claire sur ce point: le transporteur ne peut, en aucun cas, emprunter un itinéraire que lui-même ou son délégué n'a pas préalablement exploré. Madame Lejeune, dans le cas que vous avez cité, le demandeur, le transporteur lui-même ou son mandataire, n'a pas rempli cette obligation, avec les conséquences que nous connaissons!

Contrairement à vos informations, une disposition générale obligeant les utilisateurs ou mandataires à avertir les autorités communales en cas de transport exceptionnel n'existe pas. Vu le nombre de communes à parcourir et le nombre de transports, une telle disposition est irréalisable et impossible à mettre en œuvre par les communes, les transporteurs et l'industrie. De pareils avertissements sont prévus dans un nombre très limité de communes uniquement dans des cas spéciaux comme le placement de panneaux d'interdiction de stationnement, de passage à contresens ou encore d'autres manœuvres dangereuses.

Comme démontré dans ce qui précède, c'est le transporteur ou son mandataire externe à l'administration qui est responsable pour la mise au point de l'itinéraire à suivre. Dans le cas précis que vous avez évoqué, il s'agit d'une société de transports étrangère qui a introduit la demande par le biais d'un mandataire belge.

Enfin, pour répondre à votre dernière question, je puis vous dire qu'en application de l'instruction B2001, le transporteur est civilement responsable, tant envers les pouvoirs publics qu'envers les tiers pour tout dégât ou accident occasionné et ce, quel que soit l'état de la chaussée ou l'itinéraire mentionné sur l'autorisation.

Les frais résultant des manquements sont à charge du transporteur.

Monsieur le président, en ce qui concerne la question posée par M. Arens, je suis bien d'accord avec l'idée que certains cas d'accompagnement puissent être pris en charge par des entreprises privées au lieu des services de police.

Des adaptations dans cette réglementation ont déjà été formulées dans un projet intitulé "arrêté royal relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels". Il y est stipulé que je prévois une reconnaissance de la capacité professionnelle en tant qu'accompagnateur pour transport exceptionnel. Un groupe de travail, constitué d'experts du service Transport exceptionnel, de la police, d'accompagnateurs privés et de personnes familiarisées avec la pratique de l'accompagnement, s'est occupé de définir les matières requises à l'obtention de cette reconnaissance. Les sept réunions de ce groupe ont permis l'écriture d'éléments d'un projet d'arrêté royal en cours d'élaboration relatif à la reconnaissance de la capacité professionnelle d'accompagnateur dans le cadre de la circulation de véhicules exceptionnels.

Le certificat de capacité professionnelle sera délivré à la suite d'un examen qui vérifiera les connaissances de l'accompagnateur dans les matières concernées, telles que la sécurité routière et la réglementation sur la circulation des véhicules exceptionnels. L'accompagnateur recevra alors une compétence limitée, lui permettant d'assurer la sécurité routière dans les cas les moins dangereux de circulation de véhicules exceptionnels.

02.04 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse. Vous faites allusion au fait que les dossiers sont étudiés au cas par cas. Toutefois, ce problème est récurrent. En 2000, le problème s'est déjà posé à Huy. Il y a alors eu huit blessés. Récemment, nous avons eu le même incident dans la commune de Visé.

Vous dites qu'il est impossible de prendre contact avec les autorités communales, puisque c'est un travail difficile à réaliser pour votre département. Vous avez également souligné que le demandeur devait envoyer un maximum d'informations pour éviter de tels incidents.

Toutefois, je reste perplexe. En effet, ce n'est pas la première fois que cela arrive.

Un problème se pose au niveau des itinéraires choisis car votre département est censé faire confiance au demandeur ou à la personne qui améliore le trajet. Dans ce cas de figure, nous serons confrontés à d'autres incidents. Comment remédier à ce type de situation? Peut-être en demandant au SPF Mobilité de prendre en charge complètement l'itinéraire et d'en assumer les conséquences. Un représentant du service Mobilité a déclaré dans la presse qu'il était fait appel à une société privée, que celle-ci étudiait le trajet et que, par la suite, le SPF Mobilité donnait ou non son accord.

Monsieur le secrétaire d'État, il est grand temps de réfléchir à cette problématique pour éviter des catastrophes. Il faut savoir que huit personnes ont été blessées à Huy. Si, fort heureusement, il n'y en a pas eu à Visé, il n'en reste pas moins vrai que le coût pour la commune est conséquent.

Comme vous l'avez dit, c'est l'utilisateur qui est responsable et je suppose qu'il est couvert par une assurance en responsabilité civile. Mais bloquer toute une commune pendant 15 heures, mobiliser tous les services de police pour tenter de trouver une solution n'est pas crédible à notre époque. Je souhaiterais donc, monsieur le secrétaire d'État, que vous m'informiez quant aux mesures qui pourraient être prises.

02.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, merci pour votre réponse.

Si j'ai bien compris, le texte visant à définir différents critères pour ces accompagnateurs est déjà très avancé. Pouvez-me dire quand les mesures entreront en application? Devrons-nous attendre encore longtemps?

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lejeune, on me reproche régulièrement le manque de souplesse de l'administration, présentée généralement comme trop sévère envers les demandeurs. Je peux vous assurer que les compagnies belges qui assurent le transport de convois dangereux ou volumineux dans notre pays connaissent généralement très bien les routes qu'ils empruntent. Lorsqu'un problème se pose dans une commune, notamment en cas de contre-sens, elles doivent recevoir l'accord de la commune concernée.

Si un endroit s'avère particulièrement dangereux, en principe, le SPF en tient compte et présente, le cas échéant, un itinéraire alternatif.

Vous faites état du problème particulier de la Ville de Huy. Les responsables de la Ville de Huy m'ont dit qu'ils connaissaient le problème et qu'ils savaient pertinemment ce qui est possible et ce qui n'est pas possible, ce que le SPF autorise et ce qu'il n'autorise pas. Je m'étonne d'apprendre que la situation n'est pas encore limpide entre la Ville de Huy et le SPF quant à l'itinéraire à suivre dans le cas que vous évoquez. Je peux examiner à nouveau la question et vous informer du résultat.

Monsieur Arens, pour ce qui est de l'arrêté en voie de rédaction, dès que nous serons arrivés à un accord général, je ne tarderai pas à le promulguer. Le fait est que le ministre de l'Intérieur est favorable à cette idée. Nous nous préoccupons tous deux de voir la sécurité maintenue: il existe une collaboration étroite et positive avec les services de police pour régler cela dans le cadre que je viens de décrire. Je ne peux encore indiquer de date mais cet arrêté devrait être promulgué dans les semaines à venir.

02.07 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais revenir brièvement sur la situation de la commune de Visé. Je peux vous assurer que la commune de Visé n'a pas été informée. Il faudrait tirer au clair cette situation. Je ne m'avancerai pas pour le cas de Huy.

02.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lejeune, si la route n'était pas équipée pour assurer un tel convoi ou s'il fallait rouler à contresens, un contact préalable est exigé entre le SPF et la commune. Vous me rapportez un cas: je le ferai examiner.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 12177 de M. Baeselen est transformée en question écrite.

03 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des cyclomoteurs" (n° 12522)

03 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van bromfietsen" (nr. 12522)

03.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il ressort des statistiques officielles que 16 accidents par jour dans notre pays impliquent des cyclomoteurs, surtout parmi les jeunes conducteurs.

Selon l'arrêté royal du 20 juillet 2001, l'immatriculation n'est pas obligatoire pour certains types de véhicules, notamment les cyclomoteurs. Chez nos voisins français par contre, ainsi qu'aux Pays-Bas et en Italie entre autres, l'immatriculation pour les cyclomoteurs est d'application.

Il faut bien reconnaître que l'immatriculation répond entre autres aux objectifs suivants: la prévention et la dissuasion en matière d'insécurité routière, la lutte contre les nuisances sonores, la recherche des délinquants qui voleraient ce type de véhicules et les utiliseraient pour commettre des délits sur la voie publique. On peut en outre épingle le phénomène bien connu des cyclomoteurs trafiqués qui ne craignent nullement les radars.

Je rappelle que, lors des états généraux de la Sécurité routière, la Commission fédérale pour la Sécurité routière avait déjà recommandé l'introduction de plaques d'immatriculation pour les cyclomoteurs. On peut d'ailleurs s'attendre à une augmentation du nombre de cyclomoteurs dans la circulation suite à une série de phénomènes sociaux.

Diverses propositions de loi et de résolution vont également dans ce sens et vous avez communiqué, au début de l'année 2008, que votre administration était favorable à l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs dans notre pays et que vous alliez – je cite – "avancer dans cette tâche".

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous en dire davantage aujourd'hui et nous communiquer les éventuelles avancées du dossier?

Cela concerne-t-il aussi bien les cyclomoteurs de classe B que de classe A?

Afin de tenter de diminuer le nombre d'accidents impliquant des cyclomoteurs, des mesures sont-elles prises afin d'assurer la bonne visibilité de ceux-ci?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Lejeune, comme déjà annoncé dans cette commission à la suite de questions et de propositions parlementaires reçues, mon administration prépare en ce moment un projet de réglementation relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs de types A et B.

L'application de cette réglementation ne peut se faire qu'à partir de la réalisation du nouveau système informatique concernant l'immatriculation des véhicules, c'est-à-dire à partir de la fin 2010. À ce moment, les nouveaux cyclomoteurs devront être inscrits et pourvus d'une plaque d'immatriculation bien visible pour identifier le véhicule. Ensuite, selon un calendrier à déterminer, les cyclomoteurs déjà en circulation devront suivre la même procédure.

En ce qui concerne l'implication des cyclomoteurs dans les accidents de roulage, il faut constater que la diminution du nombre d'accidents depuis l'an 2000 était la plus forte pour les cyclomotoristes, avec une baisse de plus de 50% de tués et blessés graves.

En ce qui concerne votre dernière question, je demanderai à la Commission fédérale pour la Sécurité routière de se pencher également sur les mesures et initiatives possibles en faveur de la sécurité des cyclomoteurs.

03.03 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouis de votre réponse puisqu'un projet de réglementation est en cours et qu'il s'appliquera aux cyclos. Nous disposerions ainsi de chiffres précis de façon à mieux recenser ce type de véhicule. Nous répondrions également à une des grandes recommandations de la Commission fédérale pour la sécurité routière, à savoir l'obtention de chiffres précis et une analyse pointue pour mieux prévenir les problèmes de sécurité routière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- **M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12678)**

- **Mme Sonja Becq au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le terminal low-cost à l'aéroport de Zaventem" (n° 12721)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la légalité de la construction du terminal low-cost AZUR" (n° 12794)**

04 Samengevoegde vragen van

- **de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 12678)**

- **mevrouw Sonja Becq aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagekostterminal in de luchthaven van Zaventem" (nr. 12721)**

- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wettelijkheid van de bouw van de lowcostterminal AZUR" (nr. 12794)**

04.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je reviens sur ce dossier qui a déjà fait couler beaucoup d'encre. Je sais, monsieur le ministre, que vous avez déjà répondu en commission à des questions d'autres collègues. Je pense notamment à votre réponse du 26 mars dernier.

En la relisant, je relevais un point intéressant pour connaître l'état d'avancement de ce dossier. Je relis le compte rendu de vos propos: "J'ai pris note de l'intention clairement formulée par BIAC et je prends acte de leur projet. Une fois qu'ils voudront entamer la construction de ce terminal" – depuis le 26 mars, l'intention de construire le terminal me semble plus que confirmée –, "j'examinerai leur proposition concrète pour voir s'il n'y a pas de concurrence déloyale avec les autres services offerts à Bruxelles National", disiez-vous. "Sur le plan urbanistique cependant, je n'ai aucune compétence. Je ne peux que prendre acte des décisions du

gouvernement flamand et de l'administration flamande à cet égard". Il est vrai que vous n'avez pas de compétence pour tout ce qui est permis d'environnement et permis d'urbanisme mais j'estime tout de même qu'une coordination entre niveaux de pouvoir s'imposerait au regard de l'enjeu d'un tel dossier.

À la suite de vos déclarations, j'ai relevé dans la presse – c'était le 10 avril dans "La Libre Belgique" – les déclarations d'un des coadministrateurs délégués de Brussels Airlines, M. Gustin, qui disait tout son pessimisme – et le mot est faible – quant au projet de développement d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles National. Il affirmait que ce n'était certainement pas le premier choix à faire sur le plan de l'avenir de cet aéroport et que cette offre présenterait une concurrence pour Brussels Airlines, qui aujourd'hui assure 25% du nombre total de passagers à l'aéroport de Bruxelles National. Ce qu'ils appellent la "formule B-light" représente donc pour eux un danger.

D'autres opérateurs faisaient également part dans cet article, de façon anonyme, de leur vive appréhension quant au développement de ce projet de développement low-cost.

On peut finalement s'étonner de voir l'exploitant d'un aéroport – je sais qu'il est substantiellement privatisé mais il doit quand même encore tenir compte du point de vue de l'État – développer un projet, semble-t-il, par la politique du fait accompli sur le plan urbanistique – les juridictions seront appelées à se prononcer; heureusement qu'il y a des communes et des associations de riverains qui agissent de ce point de vue – et sans aucune concertation avec les différents opérateurs ni entre les différents niveaux de pouvoir, au point de laisser perplexe la compagnie aérienne qu'on n'a pu reconstituer que très difficilement après les événements de la Sabena.

Monsieur le ministre, où en est le dossier en ce qui concerne vos attributions puisque votre propos était clair le 26 mars dernier: "Si l'intention de construire se confirme, j'examine les risques de concurrence par rapport à d'autres opérateurs à l'aéroport"?

Je vous saurais gré de me faire part de votre position dans ce dossier après un bon mois de réflexion.

04.02 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat ook over de lagekostenterminal. Ik heb wat moeten zoeken op welke manier we uw invloed konden laten gelden op het gemeenschapsniveau, dat inderdaad bevoegd is voor de MER en voor de vergunningen ter zake. Wij dachten aan de invalshoek vanuit het aspect overheidsbedrijven. Het is belangrijk dat waar de overheid participeert, belangrijke bedrijfswaarden als het voldoen aan verplichtingen zoals de MER, mee een voorbeeldfunctie zouden opleveren.

Ik heb gezien dat er in het Vlaams Parlement een hele discussie met mevrouw Crevits is geweest over de eventuele eis van een milieueffectenrapport bij de uitbouw van de lagekostenterminal, de toestemming tot meer vliegbewegingen of niet, waarbij oudere systemen worden vervangen worden een nieuwe service die aan reizigers wordt verleend met het cruciale dilemma tussen enerzijds de exploitatie van een luchthaven en het belang van werkgelegenheid met de nodige incentives en ruimte, en anderzijds de milieueffecten van een en ander, zowel in het luchtverkeer als in het grondverkeer. Daarbij gaat het niet alleen over geluid, maar ook over snelwegen, autoverkeer en dergelijke meer.

Mijnheer de minister, hoe apprecieert u de houding van BAC over de MER? Vindt u niet dat BAC een voorbeeldfunctie heeft en de MER wel moet uitvoeren om de impact op de omgeving van de lagekostenterminal mee te nemen? Bent u van oordeel dat zo'n milieueffectenrapport ook een goed instrument is om tot besluitvorming te komen? Zult u BAC daar ook op wijzen?

Aangezien dit ook een van de discussiepunten was, vernam ik graag hoeveel vliegbewegingen er waren in het eerste kwartaal van 2009 in vergelijking met voorgaande jaren? Gaat het om een daling en stijging? Door de economische recessie zouden er minder vliegbewegingen en minder trafiek zijn. Klopt dat? Wat zijn de verwachtingen voor 2009? Hoe speelt zich dat in de andere regio's af?

Hoe wenst BAC zich te positioneren in 2010? Wat zijn de ambities? Dan zullen milieu-implicaties en effect op de werkgelegenheid toch van belang zijn.

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 21 avril dernier, j'ai déposé une question sur le même sujet, particulièrement sur la procédure, car je m'inquiétais de la demande de dérogation déposée par BAC auprès de l'administration flamande

compétente pour soustraire la construction du terminal low-cost à la réalisation d'une étude d'incidence.

La Cour européenne de justice, je le rappelle, a déjà sanctionné l'aéroport wallon de Bierset pour avoir omis une telle étude d'incidence, car s'il ne rallongeait aucune piste, ni ne construisait aucun nouveau bâtiment, il augmentait largement l'activité de l'aéroport! La Cour de justice a donné raison aux riverains de l'aéroport de Bierset en décrétant indispensable la réalisation d'une étude d'incidence environnementale lorsque l'impact est conséquent, ce qui me paraît évident!

Certes, ce sujet relève de la compétence régionale mais l'État belge est actionnaire de Bruxelles-National. Monsieur le secrétaire d'État, en cette qualité, vous devez aussi être garant de la légalité des procédures.

Comment évolue ce dossier? Quelle est votre position eu égard à cette demande de dérogation? Les associations de riverains de l'aéroport de Bruxelles-National sont légitimement scandalisées par les agissements de BAC.

Depuis le 21 avril, d'autres informations ont circulé à propos de la préparation d'un arrêté royal fixant des redevances spécifiques pour les compagnies low-cost. Objectivement, votre soutien à ce projet de low-cost paraît évident. Je m'interroge quant à l'augmentation du trafic aérien qu'il ne me paraît pas très judicieux d'encourager.

Par ailleurs, vous avez fait des promesses à propos de la diminution des vols de nuit. Cela me paraît contradictoire. En effet, les vols low-cost s'effectuent à la nuit tombée et parfois pendant la nuit, les compagnies utilisant ces créneaux horaires pour offrir des vols à bas prix. Ces décisions me paraissent empreintes de contradictions, sans parler des enjeux écologiques au niveau des émissions de gaz à effet de serre.

Je voudrais donc connaître votre position en la matière.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je puis signaler à mes interlocuteurs que l'aéroport projette d'ouvrir un terminal dédié aux compagnies low-cost afin de répondre à l'évolution du marché. Dans un premier temps, seule une partie de l'ancien terminal sera réaménagée afin de pouvoir offrir une différenciation des services aux usagers. À ce stade, il n'est donc pas question de la construction d'un nouveau terminal.

Dans une deuxième étape, en supposant que cette initiative récolte quelque succès, une extension du terminal est envisagée, mais reste encore au stade de projet. À cette fin, une demande de permis d'urbanisme devra être introduite auprès des instances compétentes.

Quant à mes compétences en qualité de secrétaire d'État à la Mobilité, elles sont limitées à la sécurité du transport aérien et à l'exploitation de l'aéroport. En effet, l'aménagement du territoire et l'urbanisme incombent à la Région flamande, comme vous l'avez rappelé à l'instar de M. Maingain.

S'agissant de la sécurité, les services doivent vérifier que les équipements et les installations aéroportuaires – y compris celles qui sont dévolues aux low-cost - respectent les standards internationaux.

Pour l'exploitation, les services doivent s'assurer que les redevances aéroportuaires correspondent aux infrastructures et aux services fournis et qu'aucune discrimination ne frappe les usagers. C'est la raison pour laquelle nous parlons de différenciation de services. Par exemple, si une taxe diminue, il faut que le service offert aux voyageurs lui corresponde.

Dans un cadre réglementaire de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, on a créé ces mesures lors de la privatisation de la gestion de l'aéroport.

Conformément à mes compétences, je veillerai à ce que ces installations soient conformes aux critères de sécurité du transport aérien et à ce que l'accès de ces installations respecte le principe de non-discrimination entre compagnies aériennes.

Collega, de door u aangehaalde voorbeeldfunctie, die Brussels Airport Company, BAC, te vervullen heeft, dient geëvalueerd te worden ten aanzien van het geheel van de verplichtingen waaraan deze onderneming is onderworpen.

Een van die verplichtingen is dat zij de luchthaven dient te beheren als een goede huisvader. Indien zij van oordeel is dat het aanbieden van een dienstverlening op maat daartoe kan bijdragen, kan men haar dat moeilijk ten kwade duiden.

In verband met de vraag of BAC met haar aanvraag om ontheven te worden van de verplichting om een milieueffectenrapport op te stellen voor deze geplande terminal tekortschiet in haar voorbeeldfunctie, moet ik noodgedwongen verwijzen naar mijn Vlaamse collega-minister onder wiens bevoegdheid deze materie valt en die derhalve beter dan ikzelf geplaatst is om hierover een oordeel te vellen.

Het opstellen van een dergelijk milieueffectenrapport is immers in de eerste plaats een instrument dat de overheid ten goede komt bij het bepalen van haar beleid. Ik laat het dus aan mijn Vlaamse collega over om uit te maken of in dit geval, rekening houdend met de wetgeving ter zake, een milieueffectenrapport echt noodzakelijk is.

Zo kom ik tot de evolutie van het aantal vluchten tijdens het eerste kwartaal. Ik maak een vergelijking tussen 2007, 2008 en 2009. In 2007 had men een groei met 1 procent. In 2008 was er een groei met 6,7 procent. In 2009 was er een achteruitgang met 14,6 procent.

In verband met het aantal vluchten van de lagekostenluchtvaartmaatschappijen was de evolutie de volgende. In 2007 was er een daling met 23,1 procent. In 2008 was er een stijging met 322,9 procent. In 2009 was er een daling met 19,9 procent.

In verband met het aantal cargovluchten was er in 2007 een daling met 3,6 procent. In 2008 was er een stijging met 4,7 procent. In 2009, de economische crisis zal hieraan wel niet vreemd zijn, was er een daling met 53,3 procent, minder dan de helft dus van het aantal cargovluchten van vorig jaar.

Ik zal dat allemaal weergeven in een tabel, die in het bulletin zal worden gepubliceerd. In het eerste kwartaal bedroeg het totaal aantal vluchten in 2006 59.310, in 2007 59.925, in 2008 63.917 en in 2009 54.585. Wat het cargovervoer betreft, hadden we in 2008 nog 6.202 vluchten gedurende het eerste kwartaal, terwijl we er in 2009 slechts 2.897 tellen. Vandaar de terugval met meer dan 53 procent.

Er zijn evenwel geen cijfers beschikbaar van vluchten die specifiek voor zakenreizigers zouden worden georganiseerd. Wel blijkt uit het onderzoek van de Brussels Airport Company dat van de vertrekkende lokale passagiers op jaarbasis ongeveer 40 procent reist voor zakendoeleinden.

Door de omvang van de economische crisis is het moeilijk om accurate cijfers voor de komende kwartalen van 2009 op te stellen. De algemene verwachting blijft evenwel negatief. Ondanks de crisis blijven de speerpunten van Brussels Airport Company de verdere uitbouw van de home carrier, het ontwikkelen van het langeafstandsnetwerk, het aanbieden van diensten op maat en het vrijetijdsverkeer.

Ik moet er nog aan toevoegen dat het feit dat voor een verminderde service eventueel een lagere vergoeding zou worden gevraagd, een element is waardoor de luchthaven van Zaventem zijn attractiviteit zou kunnen behouden. Het is niet omdat, bijvoorbeeld, de terminalvergoeding met vijf euro zou dalen, dat er ineens meer mensen speciaal het vliegtuig zouden nemen, maar het is voor elke Belg die daar zijn vliegtuig neemt, wellicht mooi meegenomen dat hij uiteindelijk vijf euro terminalvergoedingen minder moet betalen.

04.05 Olivier Maingain (MR): Monsieur le secrétaire d'État, tout d'abord, je m'étonne! Lors de vos réponses antérieures, vous nous disiez que les aspects concernant l'environnement et l'urbanisme ne relevaient pas de vos compétences. Aujourd'hui, vous franchissez un pas en laissant entendre que, pour la première phase des travaux, vous considérez – vous – qu'il n'y a pas lieu d'introduire une demande d'étude d'incidence. En fait, il s'agirait d'aménagements intérieurs ne justifiant pas le dépôt d'un permis d'urbanisme.

Cela est très discutable sur le plan juridique. Je m'étonne que vous adoptiez cette attitude d'autorité. Je ne sais sur quoi elle est fondée. Durant longtemps, vous vouliez vous protéger de ce débat en disant que cela ne vous regardait pas et que c'était de la compétence de la Région. Maintenant, vous semblez prendre position en faveur d'une interprétation fortement contestée sur le plan juridique.

Ensuite, vous n'en dites pas plus quant à la volonté de comparer les conditions de concurrence entre les différents services offerts. Vous dites devoir vous assurer qu'il n'y ait pas de discrimination. Certes, mais où

en est l'étude précise quant au risque de discrimination entre les services offerts selon la formule low-cost ou selon la formule traditionnelle, notamment par rapport à d'autres opérateurs ayant déjà à ce jour un certain nombre de services à prix très compressés?

Nous voudrions en savoir davantage. Où en est la méthodologie? Où en êtes-vous dans cette évaluation? Comment votre administration travaille-t-elle? Quand aurons-nous des conclusions à ce propos?

04.06 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben mij er ten zeerste van bewust dat de MER een bevoegdheid is van het Gewest. Ik wou echter bekijken hoe vanuit een federale verantwoordelijkheid voor de overheidsbedrijven ervoor kan worden gezorgd dat men als een goede huisvader zijn klanten zo goed mogelijk probeert te bedienen en daar ook in een stuk diversiteit en diversificatie probeert te voorzien. In het kader van het goedehuisvaderschap past uiteraard de poging om samen te werken en met respect voor de omgeving en de regionale wetgeving te handelen. Ik heb de vraag gesteld aan de minister van Overheidsbedrijven, omdat ik denk dat het belangrijk is dat die afweging kan worden gemaakt.

Ik weet dat wij op dit moment te maken hebben met – de cijfers die u aanhaalde, illustreren dit ook – een verminderde activiteit op de luchthaven, onder andere door de economische recessie. Het is toch wel de bedoeling om in uitbreiding te kunnen voorzien. In dat kader denk ik dat het belangrijk blijft om, rekening houdend met prognoses, die milieueffectenrapportering mee te nemen. In die zin blijf ik dat toch wel belangrijk vinden.

04.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse me surprend. S'il n'est pas question d'un nouveau terminal, on rénove alors actuellement un bâtiment sans savoir exactement ce qu'il abritera! Cela m'étonnerait qu'on le fasse sans avoir en vue la seconde étape! C'est une curieuse stratégie d'entreprise! J'ai l'impression que l'on crée le fait accompli et que, dès lors, l'étude des incidences sur l'environnement – si elle a lieu un jour – interviendra à un stade où il n'y a plus moyen de remettre en cause des éléments importants, voire l'ensemble du projet. Cela me paraît tout à fait contraire à l'esprit de la directive européenne sur l'évaluation des incidences environnementales.

En outre, l'État étant actionnaire, vous êtes aussi responsable de la correction des procédures. Il n'est à mon sens pas correct de se cacher derrière les responsabilités des ministres de l'Aménagement du territoire et des Régions en l'occurrence. Vous êtes aussi responsable des conditions d'exploitation. L'arrêté royal du 21 juin 2004 précise qu'il est possible d'arriver à 80 mouvements à l'heure. C'est effrayant sur le plan des nuisances et des risques de sécurité inévitables que cela comporterait.

Monsieur le secrétaire d'État, vous savez que vous devez appliquer une directive européenne sur les redevances liées à l'environnement. L'idée de baisser les redevances pour le low-cost est en contradiction avec l'obligation de tenir compte des nuisances occasionnées et de fixer des redevances en fonction du niveau de ces nuisances. Vous êtes donc dans un nœud de contradictions et il serait intéressant d'en sortir!

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

De **voorzitter**: Collega's, de heer Deseyn wenst zijn vraag, die eerder was omgezet in een schriftelijke vraag, toch te stellen.

05 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nauwkeurigheid van de ophangingstest bij de keuring" (nr. 12597)

05 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la précision du test de contrôle des suspensions lors du contrôle technique" (n° 12597)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zou even het probleem van de nauwkeurigheid van de ophangingstests bij de keuringen willen voorleggen. Via diverse kanalen hoor ik daarover klachten. Als de test dubieus lijkt te zijn en men wat dieper graaft, komen er vreemde zaken naar boven die minstens de aandacht van deze commissie verdienen.

Blijkbaar zouden de voertuigen regelmatig falen op deze test. Het slaagpercentage zou hoger kunnen liggen wanneer men een aantal parameters manipuleert, zoals het gewicht in de wagen of de verandering van bandenspanning.

Mijnheer de staatssecretaris, u weet dat als men met dergelijke zaken begint te prutsen, men de verkeersveiligheid en de stabiliteit van de wagen in het gedrang brengt. Er is ook de milieufactor, want dat leidt tot een hoger verbruik.

Een keuring die meer verkeersveiligheid beoogt, zou in de praktijk leiden tot een afname daarvan. Dat is een vreemde gang van zaken. Soms worden zo serieuze drukverschillen gegenereerd. Een Peugeot 206 geraakt gemakkelijker met een bandenspanning van 1,8 bar door de keuring dan met een bandenspanning van 2,4 bar zoals voorgeschreven door de constructeur.

Wie heeft gelijk? Toont de test de betere bandenspanning aan of is het pure manipulatie om door de test te geraken en wordt erkend dat dit leidt tot minder verkeersveiligheid?

Voor de mensen is dat natuurlijk zeer verwarrend. Als zij een wijziging moeten aanbrengen en vervolgens groen licht krijgen, denken zij dat het wel goed zal zijn. Ik ben van mening dat de bandenspanning die door de constructeur wordt aangegeven de aan te raden en juiste spanning is.

Met een dergelijk systeem is het moeilijk om een zekere uniformiteit en garantie van kwaliteit te bewaken in de verschillende keuringscentra.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb hierover een aantal vragen.

Is dat een werkpunt voor uw kabinet of administratie? Zijn die problemen gekend? Zijn daarover veel klachten? Bestaan er cijfers over die tests voor 2008? Wat was het slaagpercentage, het faalpercentage? Heeft dat te maken met bepaalde types van wagens die daarvoor gevoeliger zijn?

Als men faalt heeft men recht op een herkansing. In bepaalde centra vraagt men dan om even plaats te nemen op de achterbank om het gewicht te verzwaren. Dat is wellicht geen standaardprocedure. Moeten niet alle keuringscentra op een uniforme manier te werk gaan? Hoe kan men de ophangingtest verbeteren?

Als men dat allemaal hoort, dan beoogt men blijkbaar wel iets belangrijks, maar de manier waarop dit moet worden gerealiseerd laat te wensen over.

Ten slotte, hoe zal men meer duidelijkheid en eenduidigheid creëren? Hoe kan men het publiek duidelijk maken dat de spanning niet moet worden veranderen? Hoe gaat men om met die test? Ik begrijp natuurlijk dat mensen niet graag herkansen en extra moeten betalen voor een test die nogal speciaal lijkt te zijn, om het zo uit te drukken. Die test werd trouwens pas in 1992 ingevoerd en is misschien ook voor revisie vatbaar.

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, wat uw eerste vraag betreft, de zogenaamde ophangingtest of wegcontacttest is inderdaad al meer dan vijftien jaar in voege en heeft ondertussen toch al bestaansrecht verworven om het voor de veiligheid noodzakelijke minimale contact te meten tussen de ophanging en de weg.

De problemen doen zich inderdaad voornamelijk voor bij de test van de achteras van lichte voertuigen met voorwielaandrijving die meestal niet zijn uitgerust met geschikte banden. Meestal betreft het laagprofielbanden, dus banden met een kleine hoogte-breedteverhouding.

Wat uw tweede vraag betreft, in 2008 werden er in totaal 3.107.480 voertuigen aan de ophangingtest onderworpen. Hiervan werden er 71.243 afgekeurd wegens onvoldoende wegcontact – dat betekent minder dan 20 procent eusamawaarde – of met een te groot verschil tussen links en rechts voor de ene as, groter dan 50 procent. Het gaat dus in totaal om 2,3 procent afkeuringen.

Wat uw derde vraag betreft, er bestaan eenvormige instructies van de administratie, die door alle autokeuringstations op dezelfde wijze moeten worden toegepast voor de lichte voertuigen, in lege toestand, met een massa van minder dan 300 kg op de achteras.

Wanneer bij de eerste controle een wegcontact van minder dan 20 procent wordt vastgesteld, moet worden overgegaan tot een tweede controle. Eerst wordt de bandenspanning gecontroleerd en indien nodig aangepast volgens de door de constructeur voorgeschreven bandenspanning voor een leeg voertuig.

Voor de lichte voertuigen waarvan hier sprake is het bovendien toegelaten om een massa te plaatsen op de

achterste zitbank. Praktisch gezien is dat een persoon.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik u meedelen dat, gezien de vooruitgang van de techniek en de evolutie in de constructie van de door de constructeurs gebruikte ophangingssystemen, men op het niveau van de administratie nagaat of het mogelijk is om een studie en bijkomende testen te laten uitvoeren op de voorwielaangedreven lichte voertuigen op basis van de aslasten en de bandenspanning.

Wat uw vijfde vraag betreft, zoals reeds gezegd, bestaat er een eenvormige procedure voor de autokeuring. Indien blijkt dat deze procedure niet voldoende zou worden opgevolgd door de verschillende centra, zal deze procedure ongetwijfeld in herinnering worden gebracht.

Mijn administratie zal samen met GOCA onderzoeken welke informatie daaromtrent aan de burger kan worden verstrekt. Een goede bandenspanning is heel belangrijk voor een goede wegligging, evenals een regelmatige controle van de bandendruk. Elke automobilist moet beseffen dat er volgens het instructieboekje een andere bandenspanning is voorgeschreven voor het rijden met of zonder belading.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de test die ik misschien betiteld had als dubieus, blijkt eerder kwestieus te zijn, maar niet dramatisch als ik zie dat er 2,3 procent wordt afgekeurd.

Het zou jammer zijn mocht precies bij die kleine groep onbegrip en onbehagen groeien omdat de test niet helemaal correct kan worden gevalideerd, waardoor afbreuk wordt gedaan aan wat precies de bedoeling van een dergelijke test is.

Ik onthoud twee heel positieve zaken uit uw antwoord. Er zal worden gewerkt aan sensibilisering en de test zal technisch worden bijgestuurd met die extra aslast, precies om die minder marginale foutenmarge maximaal uit te sluiten.

Ook inzake sensibilisering is de voorbereiding door de garage heel belangrijk. Blijkbaar rijdt er immers een aantal wagens rond met banden die voor het genoemde type ophanging niet geschikt zijn. Ook op dat vlak kan de garage dus een explicieter advies geven, na de gekregen informatie en na kennis te hebben genomen van het antwoord van de minister. Aan de hand van de technische gegevens kan immers worden aangetoond dat er iets niet klopt.

Eigenlijk wordt de beste uitrusting van de wagen bij aflevering of bij vervanging van de banden meegegeven.

Wij zullen binnenkort in de commissie voor de Infrastructuur met de mensen van de keuringscentra een hoorzitting over hun dienstverlening houden. Misschien kan het voorgaande in de marge van voornoemde hoorzitting ook even kort worden besproken.

Ik begrijp dus het lege voertuig. Zo moet dat zijn bij de eerste test. Wanneer er tijdens dezelfde keuringssessie een tweede test is, mag er een extra passagier plaatsnemen. Blijkbaar zal de uniformiteit van de controles worden geverifieerd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u dus voor uw inspanning.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste d'atterrissage 02 au cours de la matinée du mercredi 15 avril 2009" (n° 12682)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 dans le cadre du plan d'organisation des routes aériennes" (n° 12876)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van landingsbaan 02 woensdagochtend 15 april 2009" (nr. 12682)**

- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 in het kader van het vliegrouteplan" (nr. 12876)**

06.01 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je reviens sur un sujet qui nous est hélas bien connu, à l'occasion d'un incident particulier dû à l'utilisation excessive de la piste 02/20. Cet incident s'est produit le mercredi 15 avril 2009. Ce jour-là, la piste en question a été utilisée sans motif légitime de vent, de travaux, de circonstances météorologiques particulières. D'ailleurs, les réponses fournies par votre service fédéral de médiation confirment ces propos.

Le schéma d'atterrissage vers la piste 02 a été mis en service de 6.00 heures à 9.45 heures par Belgocontrol sur la base d'une anticipation dans les changements de pistes établie d'après des prévisions météorologiques qui ne se sont pas du tout confirmées: le vent n'a jamais augmenté d'intensité et, de ce fait, il n'y avait aucune raison de ne pas s'en tenir à la configuration classique et historique 25/25. Je rappelle à cette occasion l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 qui interdit toute utilisation illicite, excessive ou abusive de la piste d'atterrissage 02 et précise que l'État belge est tenu d'en revenir aux anciennes conditions d'utilisation de cette piste. Cet arrêt a été confirmé par la Cour de cassation le 14 septembre 2006 et n'est plus susceptible d'interprétation ou d'annulation.

Pourtant l'État belge reste en faute de ne pas avoir repris complètement les anciens critères d'utilisation de la piste 02. Belgocontrol travaille d'après les prévisions météorologiques en anticipant l'emploi des pistes. Or les procédures aéronautiques AIP pour Bruxelles-National précisent que les pistes 25 sont les pistes préférentielles de jour pour autant que la norme de vent arrière de 7 nœuds avec rafales ne soit pas dépassée. Les AIP n'évoquent nullement le fait d'anticiper les changements de piste et de le faire en fonction des prévisions météorologiques mais précisent que la norme de vent ne doit pas être dépassée, ce qui préjuge une norme a posteriori établie sur des faits quantifiables et non des conditions a priori subjectives et totalement arbitraires.

Enfin, l'État belge n'a jamais annulé une instruction écrite ordonnée par l'ancien ministre Bert Anciaux à Belgocontrol et datée du 26 août 2003. Ce courrier donne clairement l'instruction quant à la manière de procéder au choix des pistes en usage à Bruxelles-National. Ce courrier a été rendu public entre-temps. J'en cite un court extrait: "Le choix des pistes doit se faire de telle façon que la limite de vent maximum, en particulier de vent arrière ne soit jamais atteinte. Ce choix doit être fondé sur les prévisions de vitesse maximale de vent et non sur les valeurs de vitesse moyenne. En fonction de la fiabilité des prévisions météo, il convient de prendre une marge appropriée afin d'éviter dans la mesure du possible des changements imprévisibles dans les pistes en usage."

Je signale aussi qu'à l'époque, le ministre Anciaux avait justifié ces instructions en raison de son plan de dispersion. Mais puisque vous avez abandonné, à juste titre d'ailleurs, ce plan de dispersion, il me semble qu'elles doivent être abandonnées pour être remplacées par d'autres beaucoup plus conformes au droit et, notamment à l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005. En effet, les instructions du ministre Anciaux induisaient une utilisation abusive, excessive et illicite de cette piste d'atterrissage 02.

Les riverains ne comprennent pas pourquoi on utilise cette piste alors que le vent ne le justifie pas. Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour appliquer strictement les décisions de justice qui interdisent toute utilisation abusive de la piste d'atterrissage 02?

Comment comptez-vous procéder pour revenir au système historique en usage durant 30 ans, jusqu'en 2003, j'insiste sans aucun incident, sans aucune difficulté? Durant cette période, la piste 02 n'était utilisée qu'en cas de réel dépassement des normes de vent sur la piste 25.

Comment se fait-il que les infractions commises en la matière ne soient que rarement constatées par la direction générale des transports aériens?

Enfin quelles sont les initiatives que vous comptez prendre pour que la piste 02 ne soit plus utilisée si le vent ne le justifie pas ou sans raison valable?

06.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'incident qui s'est produit le 15 avril m'a quelque peu alarmée.

Ma question porte sur l'instruction écrite donnée par l'ancien ministre Anciaux selon laquelle il fallait recourir aux prévisions météo plutôt qu'aux vents réellement mesurés.

Je rappelais aussi l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005 demandant que la piste 02 ne soit pas utilisée

de manière abusive, illicite et excessive.

Effectivement, j'estimais qu'au départ, vous ameniez le progrès grâce au principe d'aligner le choix de la piste sur les données météorologiques des vents. Or il me faut constater qu'en réalité, si l'on prévoit du vent et qu'il n'y en a pas, on utilisera quand même cette piste.

Bien sûr, outre la question du survol de communes et de personnes, ce qui entraîne de réelles nuisances, c'est aussi la question de la sécurité de cette piste 02/20 qui me préoccupe. De fait, vous ne m'avez toujours pas convaincue que les autres pistes ne sont pas plus sûres, donc qu'il n'est pas préférable de les utiliser et de limiter le trafic sur la 02/20 en raison de sa configuration particulière.

Je voulais aussi élargir ma question et en profiter pour vous demander où en est l'élaboration du plan des routes aériennes qui doit compléter les mesures décidées au mois de janvier.

06.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je rappelle avant tout qu'en août 2003, date chargée de signification, la Direction générale Transport aérien a effectivement donné instruction à Belgocontrol de s'assurer de ne pas dépasser les tolérances de vent arrière fixées pour l'utilisation des pistes. Cette instruction faisait suite à la requête des pilotes qui se plaignaient d'un vent arrière trop important lors des atterrissages ou décollages et n'était pas liée au plan de dispersion de mon prédécesseur, plan qui par ailleurs a été mis en œuvre en 2004.

La seule manière de ne pas dépasser les tolérances fixées consiste à travailler avec des prévisions météorologiques. En effet, un délai d'au moins 20 à 30 minutes est absolument nécessaire pour opérer un changement de configuration de piste, parce que les avions qui projettent d'atterrir doivent être classés selon une certaine logique qui tient compte des distances et de leur temps de parcours. Cette petite demi-heure est nécessaire pour ce faire.

De plus, ce changement de piste ne peut intervenir à n'importe quel moment. Il faut tenir compte de l'intensité du trafic et des avions en approche et il est donc impossible de travailler uniquement avec les mesures de vent. Changer de piste comporte des conséquences, telle qu'éviter que deux avions arrivent à un même moment sur des pistes pouvant se croiser.

Les prévisions météorologiques sont constamment mises à jour. La tour de contrôle travaille en étroite collaboration avec le service météo pour le choix des pistes en usage. Néanmoins, ces prévisions ne sont pas infaillibles. Il peut arriver qu'elles ne se réalisent pas ou pas tout à fait. La tour de contrôle change alors la configuration de piste dès que l'évolution du trafic le permet.

Dès lors, on ne peut parler d'infraction puisque Belgocontrol respecte les procédures fixées. Je souligne que ces procédures sont identiques pour toutes les pistes. Il pourrait arriver que la piste 02 ne soit pas utilisée alors qu'elle aurait dû l'être. Soyons clairs sur ce plan, je veux éviter tout malentendu à cet égard!

Enfin, je rappelle que le gouvernement a décidé le 19 décembre d'étudier les différentes options envisageables en matière de normes de vent et de leur impact sur la sécurité, sur la capacité d'utilisation des pistes et les nuisances sonores. Cette étude démarre dans les prochaines semaines et donnera des résultats fin septembre. Nous en reparlerons certainement.

Pour répondre à la question de Mme Snoy sur les routes de vol, je précise qu'elles font actuellement l'objet d'une évaluation et d'une discussion au sein d'un groupe de travail, conformément à l'accord du Conseil des ministres du 19 décembre.

Le travail n'est pas terminé, mais je vous assure que nous aurons l'occasion d'en reparler, aussitôt cette évaluation terminée.

06.04 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, j'entends bien vos arguments. Je reste néanmoins surpris par le fait qu'un système qui a très bien fonctionné pendant 30 ans, qui ne posait aucune difficulté et qui semblait être utilisé à l'étranger, a débouché sur le système actuel, qui est devenu une curiosité par rapport à la manière dont on travaille à l'étranger.

Certes, nous devons nous réserver une marge de manœuvre mais, dans certains cas, il s'agit d'une utilisation abusive, des heures durant, de la piste sans qu'aucun vent ne semble la justifier. C'est ce que les

riverains ne comprennent pas. Si ces faits survenaient pendant 20 ou 30 minutes, les riverains s'adaptent, mais pendant des matinées, voire des journées entières, ils se disent qu'il y a abus en la matière.

Il importera de revenir à un système plus raisonnable, mieux compris et mieux accepté par les riverains. La problématique est de se trouver face à des systèmes qui ont changé et qui, aujourd'hui, ne conviennent absolument pas à la bonne gestion et à la tranquillité comme à la sécurité des riverains.

06.05 Thérèse Sney et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour les informations concernant les études en cours, les évaluations et les groupes de travail. J'insiste pour que notre commission soit tenue au courant des résultats de ces travaux en temps réel si possible.

Par ailleurs, j'entends votre argumentation selon laquelle il faut pouvoir prévoir la modification des itinéraires d'atterrissage et de décollage ainsi qu'un laps de temps d'une demi-heure, car on se base sur des prévisions météorologiques datant de la veille. Évidemment, des modifications peuvent intervenir dans l'autre sens, au milieu d'une journée, par exemple.

On doit suivre de près l'actualité à l'aéroport. On ne peut pas se baser seulement sur des prévisions météo. Je suppose que les services ont la capacité de mesurer le vent à tout moment. Je comprends qu'il y ait un temps d'attente avant de modifier les vols mais pas uniquement en se basant sur des prévisions météorologiques.

06.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je voudrais répliquer.

Tout d'abord, on ne se base pas sur des prévisions de la veille ou de l'avant-veille mais sur les prévisions les plus récentes possibles au moment où l'on établit l'organisation des atterrissages et des décollages.

Pour les décollages, les changements peuvent intervenir très rapidement mais pour les atterrissages, il faut tenir compte du fait qu'une demi-heure avant l'atterrissage réel, les pilotes des avions qui arrivent doivent être informés de la piste à suivre. Dès lors, les services de Belgocontrol doivent pouvoir s'organiser pour que tout soit fait dans l'ordre et compte tenu des éléments de sécurité qui sont la priorité numéro 1 de l'exploitation de l'aéroport.

Par ailleurs, je voudrais une fois pour toutes dire clairement – mesdames, messieurs, si vous n'avez pas le courage de le dire, je finirai par le dire moi-même! – qu'avec un vent en provenance de l'est, la piste 02 doit obligatoirement être utilisée parce qu'"on" – c'est à vous de savoir ce que signifie "on" – refuse un ILS sur la piste 07 et que, par conséquent, tous les avions doivent inévitablement atterrir par le 02! Soyons clairs!

À ce moment-là, aucune répartition n'est possible entre les deux pistes pouvant entrer en ligne de compte avec un vent venant de l'est. Je finirai par le dire à toute la population de la région concernée, de Woluwe-Saint-Pierre, de Kraainem et de Wezembeek! On doit inévitablement faire les atterrissages au-dessus de leur tête car la piste 07 ne peut pas être utilisée à cause d'un refus d'installer un ILS. Si vous n'avez pas le courage, je finirai par le dire moi-même, tout haut, pour que tout le monde le comprenne! Entendons-nous, nous trois?

Nous devons savoir de quoi on parle! Pour moi, la sécurité sera toujours la priorité numéro 1 et vous ne me ferez pas dire que je laisserai atterrir un avion sur la 07 aussi longtemps qu'on refusera l'équipement technique pour assurer l'atterrissage en toute sécurité sur cette piste. Je ne changerai pas d'avis! Il faut que ce soit en toute sécurité! Je comprends parfaitement toutes les préoccupations purement politiques – ne pensez pas que je ne les comprends pas! – mais il ne faut pas insister sur un refus de la piste 02 aussi longtemps que la 07 ne peut être utilisée! Soyons clairs!

06.07 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, la question que je vous pose aujourd'hui n'a pas trait à l'utilisation de la piste 02 par vent d'est, mais à son utilisation sans vent. Vous répondez donc à côté!

Depuis plusieurs années, on utilise la piste 02 abusivement et sans raison. Voilà le problème qui se pose aux riverains.

Ensuite, pour l'ILS, je suis tout à fait prêt à ouvrir la discussion.

06.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il ne faut pas discuter, mais accepter!

06.09 Georges Dallemagne (cdH): Non, il importe de discuter! S'il s'agit d'un usage abusif, je ne suis pas d'accord. Mais j'approuverai cette solution s'il est impossible d'agir autrement. Je tiens à être rassuré à cet égard. Pour la piste 02, je puis vous dire que je ne le suis pas du tout.

06.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je voudrais dire à M. Schouppe que mes interventions ne cherchent pas à défendre certains quartiers ni la Région d'où je viens. Je ne veux pas participer à ce jeu-là. C'est la raison pour laquelle je vous ai dit au début de ma question que la ministre Huytebroeck n'avait pas exprimé d'objections majeures envers votre plan du mois de janvier.

Pour l'ILS de la piste 07, vous m'avez fait comprendre quelque chose en m'expliquant qu'il permettrait aux avions de descendre plus vite en volant plus haut et diminuerait de la sorte les nuisances dues au survol du nord et de l'ouest de Bruxelles. Nous ne souhaitons pas que des quantités d'avions survolent les quartiers encore plus densément peuplés que ceux qui le sont à partir de la piste 02/20. Nous pouvons discuter de l'ILS. Et vous le ferez sans doute avec la ministre Huytebroeck.

Pour le reste, ce sont les aspects de sécurité qui me préoccupent. Je pense aux incidents qui se sont produits sur la piste 02/20.

J'essaie toujours de réfléchir aux moyens de réduire les nuisances, non pas pour un quartier de Bruxelles, mais pour l'ensemble de son territoire et du Brabant wallon.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indexation supplétive pour le transport par route" (n° 12743)

07 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanvullende indexering voor het wegvervoer" (nr. 12743)

07.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le problème de la répercussion des hausses de coût aux clients revient à chaque fois qu'une hausse de prix importante du carburant ou d'un autre poste de coût intervient.

Ce fut le cas en 2008. Une fluctuation à la hausse du prix du carburant a entraîné une hausse importante du coût de revient, jusqu'à 7% entre le 1^{er} janvier et le 30 mai et + 2,3% à la date du 1^{er} novembre 2008, hausse à laquelle s'est ajoutée une triple indexation salariale de 2%.

L'UPTB a émis l'idée d'instaurer une clause d'indexation supplétive dans la loi du 3 mai 1999 relative au transport par route. De cette façon, si aucune clause d'indexation n'est prévue dans le contrat de transport, c'est une indexation légale mensuelle, déterminée par l'Institut Transport routier et Logistique Belgique (ITLB), qui s'appliquerait en tenant compte de l'évolution à la hausse ou à la baisse de l'ensemble des postes de coût.

Monsieur le ministre, se retranchant derrière deux décisions de la Cour européenne de justice, le gouvernement belge estime que la clause d'indexation automatique entre en contradiction avec les règles européennes sur la libre concurrence.

Quelle est votre réflexion à propos de la clause d'indexation supplétive qui, a priori, ne devrait pas entrer en contradiction avec les règles européennes?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, je peux vous confirmer que, suite à deux décisions de la Cour européenne de justice, le gouvernement soutient que la clause d'indexation automatique entrerait en contradiction avec les règles sur la libre concurrence.

Cependant, si, par clause d'indexation supplétive, vous voulez dire qu'à défaut de clause non prévue dans le contrat de transport, s'appliquerait une clause d'indexation établie par l'Institut Transport routier et Logistique Belgique, tenant compte de l'évolution à la hausse ou à la baisse de l'ensemble des postes de coût, je crains

que cette disposition ne soit aussi en contradiction avec la décision de la Cour européenne de justice.

Par contre, je peux vous dire que rien ne s'oppose à ce que, dans les contrats privés, les parties conviennent d'une clause d'indexation en fonction de paramètres librement consentis entre eux et convenus à l'avance. Néanmoins, cette clause doit être claire et licite. Les paramètres doivent s'appuyer sur des éléments effectifs du prix de revient des prestations de transport. Cette clause d'indexation supplétive, discutée contrat par contrat, ne devrait pas, selon moi, a priori, entrer en contradiction avec les règles européennes en matière de concurrence. Je pense ainsi vous avoir donné une piste possible, monsieur Arens.

07.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, cette piste pourrait effectivement constituer une ébauche de solution, solution à laquelle j'ai quand même du mal à croire. En effet, tant qu'il n'y aura pas unanimité des transporteurs en la matière en termes d'application, il y aura une concurrence entre eux qui conduira inévitablement à la faillite de certains. Il en va de même dans tous les autres secteurs. C'est la raison pour laquelle les défenseurs des transporteurs se battent pour arriver à des formules plus globales.

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

08 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betaling van facturen na 30 dagen in de sector van het wegvervoer" (nr. 12744)

08 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le paiement de factures à 30 jours dans le secteur du transport routier" (n° 12744)

08.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, le délai moyen de paiement des factures de transport est actuellement de 49 jours. Ce délai d'encaissement est beaucoup trop long et cause des retards de paiement en cascade menant régulièrement à la faillite d'entreprises. En effet, les transporteurs, principalement des petites PME, doivent préfinancer des montants très importants, notamment pour le carburant, la TVA et les péages à l'étranger. Ce problème n'est pas étranger au nombre élevé de faillites dans le secteur du transport.

En réponse à une question parlementaire de juin 2008, le gouvernement a reconnu la gravité du problème, surtout pour les PME. En conséquence, le gouvernement a opté pour une nouvelle procédure judiciaire de recouvrement accélérée des arriérés de paiement dénommée "procédure sommaire d'injonction de payer". Où en est l'application de cette procédure? Je sais que nous étions près de la voter en séance plénière mais depuis, je n'ai plus de nouvelles à son sujet.

Ne serait-il pas plus judicieux de prévoir une loi spécifique mieux adaptée aux réalités du secteur du transport? Celle-ci aurait pour objet de prévoir un délai maximal de paiement de 30 jours. Une telle proposition de modification présenterait l'avantage de s'insérer aisément dans la loi du 3 mai 1999 relative au transport par route.

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Arens, le gouvernement reconnaît la gravité du problème, surtout pour les PME. Cependant, j'estime qu'il s'agit d'une question générale concernant l'ensemble des secteurs économiques. C'est pourquoi le gouvernement a opté pour l'introduction d'une nouvelle procédure judiciaire de recouvrement accéléré des arriérés de paiement qu'on a dénommée "procédure sommaire d'injonction de payer". Une proposition de loi a récemment été déposée dans ce sens au Parlement. Le vote du projet a été reporté après les élections de juin prochain. L'avis du Conseil d'État sera sollicité et le dossier sera ensuite renvoyé en commission de la Justice de la Chambre pour un débat plus approfondi.

En réponse à votre seconde question, je ne pense pas qu'il faille prévoir une législation particulière au transport routier de marchandises vu que le gouvernement considère qu'il s'agit d'un problème d'ordre général.

08.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, la France a fait évoluer très fortement sa législation dans ce domaine et je m'inspire souvent des textes adoptés par le parlement français. Il faut sans doute revoir ce texte à la sauce belge. La proposition de loi portant l'injonction de payer a été approuvée en commission de

la Justice et son vote en plénière a été bloqué en toute dernière minute, ce qui est d'autant plus regrettable qu'elle prévoyait une procédure distincte pour les personnes en difficulté. Les partis qui craignaient d'accroître les problèmes des bas revenus sont vraiment à côté de la plaque, tout ayant été prévu par cette proposition de loi. Je regrette le retard pris dans ce dossier.

Pouvez-vous me garantir aujourd'hui que cette procédure d'injonction de payer est approuvée par le gouvernement et qu'elle reviendra très vite après le 7 juin pour que le dossier avance? J'estime toutefois qu'il faudrait malgré tout établir une procédure plus particulière au secteur du transport routier dont les besoins en la matière me semblent plus pressants.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je puis rassurer M. Arens. Le précédent ministre de la Justice a émis cette idée et son successeur le soutient. Au niveau gouvernemental, cette idée recueille un appui favorable. J'insisterai auprès de M. De Clerck pour que le traitement de ce dossier soit mis en exergue au niveau de la Chambre, de manière à ce que nous ayons, aussi tôt que possible, une obligation légale, tel que cela a été conçu par le gouvernement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépasser pour les poids lourds" (n° 12746)

09 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 12746)

09.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la Belgique a instauré, sous la précédente législature, une interdiction généralisée de dépassement pour les camions sur les autoroutes à deux fois deux bandes, ainsi qu'une interdiction de dépassement par temps de précipitations.

Monsieur le secrétaire d'État, ces règles nous sont-elles dictées par l'Union européenne?

Quels ont été les résultats des concertations menées avec le secteur professionnel du transport, la police, les associations d'automobilistes, la Commission fédérale pour la Sécurité routière?

Une évaluation de ces deux règles a-t-elle déjà eu lieu?

Quels en sont les résultats quant à la connaissance et au respect de celles-ci par les chauffeurs étrangers, quant à leur degré d'adaptation aux conditions du trafic et quant à leur impact sur la mobilité du trafic et la sécurité routière?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, comme j'ai déjà pu l'expliquer à plusieurs reprises devant cette commission, les conclusions de la Commission fédérale pour la Sécurité routière, en ce qui concerne l'interdiction de dépassement des camions sur les routes à deux fois deux bandes, sont plutôt favorables à un retour à l'ancien système, qui correspond d'ailleurs avec ce qui est d'application dans les autres pays européens.

Les seules remarques viennent des Régions qui sont évidemment confrontées au changement de la signalisation qui a été mise en place voici un an et quelques mois. La modifier maintenant entraîne bien évidemment un coût supplémentaire. Le groupe de travail "poids lourds" qui a préparé l'avis de la Commission fédérale a exprimé qu'il serait souhaitable de prévoir des panneaux à message variable, de sorte que l'interdiction de dépassement soit d'application quand cela s'avère réellement nécessaire. Cette interdiction serait ainsi davantage respectée qu'aujourd'hui. Actuellement, la signalisation est complexe et ne correspond pas à la situation à l'étranger. On semble avoir oublié qu'un conducteur de camion sur deux est un camionneur non belge. C'est une réalité!

Les motifs qui ont amené le groupe de travail à son avis sont plutôt basés sur les expériences des différents partenaires, tels que la police ou les transporteurs. Je puis les résumer comme suit:

1. il n'est pas souhaitable que la Belgique prévoie une autre réglementation que les pays voisins, vu le très grand nombre de chauffeurs étrangers qui circulent dans notre pays;

2. il y a des doutes quant à l'amélioration de la circulation routière due à l'interdiction de dépassement qui apparaît plus favorable à la mobilité et à la fluidité des voitures qu'à la sécurité routière;

3. vu que les poids lourds doivent rouler les uns derrière les autres sur la bande de droite, ils ne laissent plus suffisamment d'espace aux voitures pour s'insérer ou prendre une sortie d'autoroute;

4. la complexité de la réglementation, qui stipule qu'il y a interdiction sauf là où c'est autorisé, rend le respect de celle-ci difficile et complique également la surveillance de la police.

Sur la base des conclusions de la Commission fédérale, je veux me mettre autour de la table avec les Régions parce qu'elles sont les premières intéressées. Elles doivent être d'accord d'éventuellement changer les panneaux qui autorisent le dépassement par des panneaux d'interdiction, de préférence par des panneaux à message variable.

En fait, ce sont les Régions qui mettent les règles générales en application sur le terrain via une signalisation adéquate. Il leur appartient donc de déterminer les endroits où une interdiction s'impose, selon des périodes qu'elles déterminent également ce, en fonction de l'intensité du trafic constatée.

09.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la révision du catalogue des amendes" (n° 12814)

10 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herziening van de boetecatalogus" (nr. 12814)

10.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le catalogue des amendes pour le transport routier est une liste reprenant le montant des amendes s'appliquant pour chaque infraction à la réglementation routière, pour le transport des personnes et des marchandises. Cette liste, complètement renouvelée en 2007, avait pour objectif d'introduire plus de logique entre le montant des amendes et la gravité des infractions.

À l'usage, il semble que le nouveau catalogue soit parfois appliqué de manière tatillonne, empoisonnant la vie des transporteurs routiers. Ces tracasseries concernent particulièrement la réglementation sur le contrôle technique le long des routes, le contrôle des tickets de prestation des tachygraphes digitaux - lorsque les agents ne disposent pas de moyens informatiques de contrôle -, les exigences abusives d'attestation de non-activité.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Estimez-vous que la révision en 2007 du catalogue des amendes a atteint le résultat escompté tant dans la lettre que dans l'esprit?

À l'issue de la manifestation des transporteurs du 18 juin 2008, vous vous êtes engagé à revoir ce catalogue des amendes. Quels résultats ont-ils pu être tirés de la réunion de concertation avec les représentants du secteur?

Hormis les instructions données aux contrôleurs quant à la problématique de la minute perdue par les tachygraphes digitaux, où en sont les procédures de révision du catalogue des amendes à proprement parler?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, en comparaison aux deux dernières versions du catalogue des amendes, l'expérience a montré que le catalogue des amendes d'application depuis 2007 a atteint indiscutablement les objectifs prévus, à savoir que la nouvelle présentation avec la description détaillée des amendes a sensiblement augmenté la facilité d'utilisation.

Ce résultat m'a encore été confirmé par les services de contrôle qui doivent journalièrement appliquer le catalogue. L'accentuation de la différenciation du catalogue des amendes a fait en sorte que les amendes

sont beaucoup mieux adaptées à la gravité de l'infraction. Dans la toute première version du catalogue, il était seulement question de deux montants d'amendes. La Belgique dispose maintenant pour les infractions aux temps de conduite et de repos du système le plus différencié dans l'Union européenne.

D'ailleurs, les remarques formulées par M. Arens dans sa question en relation avec l'utilisation de l'impression des données reprises du tachygraphe digital pour la réalisation de contrôles et d'exigences exagérées en matière d'utilisation de l'attestation de non-activité n'ont rien à voir avec le catalogue des amendes en tant que tel.

Je ne veux pas prétendre qu'il n'y a rien de menaçant. À côté des organisations professionnelles, les services de contrôle m'ont aussi fourni des remarques et des suggestions pour corriger quand même le catalogue des amendes et je n'omettrai pas de soumettre le catalogue à une enquête approfondie. Cela se déroulera en concertation avec le secteur.

D'une première constatation à ce sujet, il est apparu que les organisations professionnelles du secteur trouvent prioritaire une révision du catalogue des amendes en matière de contrôle technique le long de la route et en matière de transport ADR.

En ce qui concerne le contrôle technique le long de la route, un groupe technique a été constitué, composé de membres de mon administration et du secteur. Durant une première réunion, organisée le 2 mars, les organisations professionnelles ont communiqué leurs remarques. Le 20 avril dernier, le groupe a assisté à un contrôle technique sur le terrain. Sur la base des remarques et de l'expérience acquise durant cette visite de terrain, mon administration réalisera un projet de révision du catalogue, comme cela a été suggéré. Ce projet sera ensuite discuté au sein du groupe de travail.

En ce qui concerne le transport ADR, le service compétent de mon administration est actuellement occupé à intégrer dans la réglementation belge les modifications de la réglementation ADR pour l'année 2009.

Le 23 mars dernier, les organisations professionnelles du secteur ont été invitées à exprimer leurs remarques. Si besoin en est, une réunion de travail sera ensuite organisée.

Enfin, je ne négligerai pas de soumettre à révision le catalogue général tel qu'il sera adapté. De plus, je donnerai les instructions nécessaires aux services de contrôle afin d'appliquer le catalogue d'une manière correcte dans toutes les circonstances.

10.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse très complète. Je me réjouis d'apprendre qu'il tient compte des remarques émises par les professionnels du secteur, ce qui est très important.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rôle de la Caisse des Dépôts et Consignations" (n° 12815)

11 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rol van de Deposito- en Consignatiekas" (nr. 12815)

11.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la crise financière a rendu les banques abusivement frileuses face aux demandes de crédits. Cela pose problème pour les licences de transport. En effet, la législation sur le transport implique que les transporteurs doivent trouver une banque ou une compagnie d'assurance qui accepte de se porter caution à concurrence de 9.000 euros pour le premier véhicule et de 5.000 euros pour chaque véhicule supplémentaire.

L'application abusive du principe de précaution par les institutions bancaires et financières fait courir le risque pour de nombreux transporteurs de se retrouver dans l'impossibilité de répondre à cette obligation légale. Je suis bien entendu d'avis que l'accès à la profession doit être strictement réglementé, mais la situation est telle que l'on en arrive à empêcher des gens de travailler.

Monsieur le ministre, en application de la loi de janvier 2009, l'UPTR a suggéré que la Caisse des Dépôts et Consignations puisse également délivrer l'attestation de cautionnement et ce, contre le dépôt par le

transporteur du montant prévu par la loi. Cette proposition pragmatique a-t-elle retenu votre attention?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je partage l'analyse de M. Arens quant à la méfiance des organismes bancaires à l'encontre du secteur du transport routier de marchandises.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à mon administration de faire le nécessaire d'urgence afin de réintroduire, peut-être pour un an et avec une éventuelle reconduction d'un an, la possibilité de déposer le montant du cautionnement auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations et de répondre de la sorte à la condition de capacité financière des transporteurs.

Cette réintroduction doit être appliquée via une modification de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de marchandises par la route. On y travaille donc!

11.03 Josy Arens (cdH): Ce sera pour bientôt?

11.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Oui! Je suis sur la même longueur d'ondes compte tenu des circonstances exceptionnelles.

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

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele vrijstelling van rij- en rusttijdcontroles voor het niet-professionele vervoer van materiaal van en naar jeugdkampen" (nr. 13014)

12 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'éventuelle exemption du contrôle des temps de conduite et de repos pour le transport non professionnel de matériel pour des camps de jeunes" (n° 13014)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, en verder geen collega's, de problematiek van de rij- en rusttijden proberen we al lang op te volgen. Onlangs heb ik nog cijfers gekregen waaruit blijkt dat het toch belangrijk is om voldoende controles te blijven organiseren. Wij zien ook in de ongevalstatistieken bij vrachtwagens dat de controle van de rij- en rusttijden toch wel een essentieel punt is in de verkeersveiligheid met betrekking tot het vrachtvervoer.

Mijn vraag handelt over een specifieke toepassing van de regelgeving met betrekking tot de rij- en rusttijden, en meer bepaald voor problemen waarmee jeugdbewegingen blijkbaar worden geconfronteerd als zij een vrachtwagen huren of een vrachtwagen ter beschikking krijgen van een lokaal bestuur. Huren gebeurt trouwens ook meestal via de plaatselijke jeugddienst of het gemeentebestuur, dat daarvoor een subsidieregeling uitwerkt. Zij worden vaak geconfronteerd met vragen over die rij- en rusttijden.

Op basis van de Europese verordening is de registratie van de rij- en rusttijden voor voertuigen onder rijbewijs C en B+ED of D+E op de openbare weg verplicht. Het KB zet die verordening om in Belgische wetgeving. De registratie gebeurt door middel van een digitale tachograaf, uitgezonderd voor voertuigen die vóór 1 augustus 2005 in gebruik werden genomen en die nog een analoge tachograaf mogen gebruiken.

Elke bestuurder van een voertuig uitgerust met zo'n digitale tachograaf, is verplicht een persoonlijke bestuurderskaart te gebruiken. Wanneer een onderneming een voertuig met een digitale tachograaf huurt, moet daarenboven een bedrijfskaart worden gebruikt, zodat de gegevens van verschillende huurders apart kunnen worden opgeslagen. Er bestaan enkele uitzonderingen waarvoor het vervoer niet is onderworpen aan de rij- en rusttijdcontrole. In de vermelde verordening is daarvoor in enkele vrijstellingen voorzien.

Ik heb hierover vorig jaar al eens een vraag gesteld op zowat hetzelfde tijdstip, namelijk in de aanloop naar de zomer wanneer de jeugdbewegingen hun kampen concreet organiseren. U hebt toen geantwoord dat de vrijstellingen, opgenomen in punt H van artikel 3 van de verordening, voor voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van toepassing zouden kunnen zijn voor jeugdbewegingen. De uitzondering geldt slechts voor voertuigen waarvan de toegestane maximale massa niet meer dan 7,5 ton bedraagt. U engageerde zich toen om in Europees verband te pleiten voor het toevoegen van dergelijke gelegenheidstransporten aan de lijst van vrijstellingen. Dat zou uiteraard een goede zaak zijn in verband met de verplichting om een persoonlijke bestuurderskaart en een bedrijfskaart aan te kopen voor jeugdbewegingen. Dat betekent voor hen immers een nodeloze en dure investering.

In de aanloop naar de nieuwe jeugdkampen leven daarover nog steeds vragen in het veld. Ik zou dan ook nogmaals willen vragen naar duidelijkheid, zodat zij zich daarop kunnen baseren om de bestaande regelgeving niet te overtreden en zonder dat dat veel administratieve rompslomp met zich meebrengt.

Ten eerste, in welke, concrete gevallen zijn de jeugdbewegingen vrijgesteld van de rij- en rusttijdcontrole en bijgevolg van de aanschaf van een bestuurders- of bedrijfskaart? In welke gevallen zijn zij niet vrijgesteld?

Ik zou in dat verband uitdrukkelijk het voorbeeld willen vermelden van een gemeentebestuur dat eventueel ten gunste van zijn jeugdverenigingen in een dergelijk transport voorziet.

Ten tweede, is een bedrijfskaart überhaupt wel verplicht voor jeugdbewegingen, aangezien zij helemaal niet onder de noemer “ondernemingen” vallen? Dat is in het geval dat zij zelf op de vrije markt een vrachtwagen huren.

Indien een bedrijfskaart verplicht is, kan daarvoor geen oplossing worden uitgewerkt? Zou het bijvoorbeeld mogelijk zijn om verhuurfirma's te verplichten bij een verhuurde vrachtwagen een bedrijfskaart te leveren, zodat de verenigingen daarvoor niet zelf moeten zorgen?

Ten derde, heeft de staatssecretaris op Europees vlak al enige vooruitgang kunnen boeken? Zijn er vooruitzichten dat dergelijke gelegenheidstransporten duidelijker aan de bestaande lijst van vrijstellingen zouden kunnen worden toegevoegd?

12.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, zoals ik vroeger op gelijkaardige vragen van de heer Van den Bergh heb geantwoord – hij heeft er trouwens op gealludeerd –, worden de uitzonderingen inzake de toepassing van de rij- en rusttijden en de verplichting tot het gebruik van de tachograaf bepaald door de Europese verordening nr. 561/2006.

België heeft daarbij de uitzonderingen die in artikel 13 zijn opgenomen en voor zover zij op ons land toepasbaar zijn, via artikel 6 van het koninklijk besluit van 9 april 2007, dat in uitvoering van voornoemde verordening werd genomen, zonder uitzondering op het Belgische grondgebied van kracht verklaard.

De enige uitzondering die mijns inziens op voorliggend geval van toepassing kan zijn, is de uitzondering van artikel 3, punt h, van voornoemde verordening voor voertuigen die voor het niet-commercieel goederenvervoer worden gebruikt. De uitzondering waarvan sprake geldt echter slechts voor voertuigen waarvan de toegestane maximummassa of MTM niet meer dan 7,5 ton bedraagt. De heer Van den Bergh heeft trouwens eveneens op voornoemde bepaling gealludeerd.

Voormelde gewichtslimiet werd destijds niet zonder reden aan deze en andere uitzonderingen toegevoegd. Boven de genoemde limiet is er immers sprake van toch al behoorlijk zware bedrijfsvoertuigen.

Ik vraag mij dan ook af of het ten aanzien van de verkeersveiligheid verantwoord zou zijn dat een gelegenheidschauffeur met een dergelijk voertuig een transport tussen bijvoorbeeld Poperinge en Sankt-Vith zou uitvoeren, terwijl een beroepschauffeur voor hetzelfde traject wel de bepalingen inzake de rij- en rusttijden moet respecteren.

Voorgaande vraag wordt nog pertinenter, wanneer het geval wordt overgeheveld naar de dimensies van grotere lidstaten, zoals Frankrijk of Duitsland, waar de binnenlandse afstanden vele malen groter zijn dan in ons land.

Het lijkt mij dan ook weinig realistisch te geloven dat dergelijke lidstaten bereid zullen zijn zulke transporten – bijvoorbeeld van Rijsel naar een kampeerplaats in de Provence – zonder meer vrij te stellen.

Ik vraag u dan ook ernstig af te wegen of de bijkomende kost van 12,20 euro per jaar – te weten 61 euro, verdeeld over de vijf jaar dat de bestuurderskaart functioneel is – opweegt tegen de mogelijke gevaren voor de verkeersveiligheid.

Wat het tweede punt betreft, kan ik u zeggen dat de bedrijfskaart niet expliciet verplicht wordt door de reglementering. Voor een professioneel transportbedrijf is het echter een onmisbaar instrument om toegang te hebben tot de in het geheugen van de digitale tachograaf opgeslagen gegevens van al zijn chauffeurs en

om deze gegevens te kunnen overbrengen naar een beveiligd extra medium in het bedrijf, zoals overigens werd voorgeschreven door de reglementering.

In voorliggend geval wordt de bestuurderskaart hoogstens enkele keren per jaar door de houder gebruikt. Daar het geheugen op de bestuurderskaart de gegevens van de laatste 28 dagen bijhoudt en de kaart na vijf jaar vervangen moet worden, blijven alle gegevens over de houder van de kaart die opgeslagen zijn in het geheugen van de voertuigunit ook opgeslagen in het geheugen van de kaart zelf. Daar de gegevens twee jaar moeten worden bewaard voor een eventuele controle, vormt het geen enkel probleem de controle uit te voeren via het lezen van de bestuurderskaart zelf.

De conclusie is dan ook dat een bedrijfskaart niet verplicht is bij een gelegenheidstransport.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord is vrij duidelijk. U hebt niet meer gesproken over het engagement van vorig jaar, om de uitzonderingen te herzien. Als ik u goed begrijp, dan acht u het zelf ook niet echt wenselijk om ruimere uitzonderingen te bepleiten op Europees niveau. Ik begrijp dat ergens wel, want de eerste bekommernis en het uitgangspunt van heel het beleid, moet natuurlijk verkeersveiligheid zijn. Zoals u terecht stelt, denk ik dat een vrijstelling van rij- en rusttijdreglementering tussen Rijsel en de Provence bijvoorbeeld niet echt aangewezen zou zijn.

Ik denk dat het probleem voor veel jeugdverenigingen de kennis van het reglement is. Een duidelijk raam, waarbinnen zij zouden moeten werken, zouden zij misschien kunnen gebruiken.

Wij zullen daarover communiceren met de mensen die de problematiek hebben aangekaart. Hopelijk kan dat wat duidelijkheid brengen en creëren zij dan een raam waarbinnen zij op een zo flexibel mogelijke manier kunnen werken.

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

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'legale' radarverklikker" (nr. 12981)

13 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le détecteur de radar 'légal'" (n° 12981)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, radardetecteurs die de signalen van politieradars kunnen ontdekken zijn in ons land net zoals in het grootste deel van Europa strikt verboden. De Mini Coyote die door twee Fransen op punt is gezet lijkt ons echter perfect legaal. Die gebruikt dus niet alleen meldingen van collega-automobilisten maar put ook uit een uitgebreide database met de locatie van alle vaste radars en flitspalen in Europa. Vanaf mei dit jaar zou die Mini Coyote, de zogenaamde radarverklikker, ook in België te koop zijn. Deze radarverklikker waarschuwt voor snelheidscontroles en zou legaal zijn omdat het geen detector is maar een soort geavanceerde gps-gsm.

Ik had u hier graag enkele vragen over gesteld. Ten eerste, kunt u de nakende verkoop van dit toestel in ons land bevestigen?

Ten tweede, kunt u bevestigen dat het voornoemde toestel inderdaad legaal is?

Ten derde, wat is uw standpunt ten aanzien van deze radarverklikker?

Ten vierde, neemt u eventuele stappen, als het niet legaal zou zijn, tegen het gebruik van die Mini Coyote door automobilisten op de Belgische wegen, zoals men bijvoorbeeld in Zwitserland heeft gedaan,?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, de verkoop van de zogenoemde Mini Coyote in België kan ik bevestigen noch ontkennen. Het toestel kan immers worden aangekocht via het internet, zodat het niet onmogelijk is dat mensen uit ons land zich zo'n apparaat hebben aangeschaft. Waarschijnlijk is het in vele gevallen zo.

Uit de informatie die terug te vinden is op het internet, blijkt dat de Mini Coyote werkt op basis van een op regelmatige basis aangepaste databank, waarin onder andere de locaties van de vaste camera's en de plaatsen waar mobiele snelheidscontroles worden uitgevoerd, zijn opgenomen. Belangrijk is dat het systeem

de geplaatste camera's niet detecteert en evenmin de werking ervan verhindert of bemoeilijkt. De Mini Coyote werkt volgens hetzelfde principe als een gps waarin de plaatsen waar vaste camera's zijn geplaatst, zijn opgeslagen. De Mini Coyote voegt daar nog de locaties van de mobiele snelheidscontroles aan toe.

Het komt er in feite op neer dat de Mini Coyote alle informatie die vrij mag worden verstrekt en ook effectief wordt verstrekt, bijvoorbeeld via radio en gsm, omtrent de plaatsen waar de snelheid wordt gecontroleerd, bundelt en ter beschikking stelt aan de chauffeur van het voertuig. Als de informatie op het internet strookt met de waarheid, dan is het toestel perfect legaal. Aangezien gevaarlijke punten de uitgelezen plaats zijn om snelheidscontroles uit te voeren, kan een systeem als de Mini Coyote er misschien zelfs toe bijdragen dat de snelheidslimiet op die plaatsen meer wordt gerespecteerd.

Dat zou de verkeersveiligheid op die gevaarlijke punten kunnen bevorderen.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): Dank u wel, mijnheer de staatssecretaris, ik treed uw visie bij. Ik meen dat de verkeersveiligheid op bepaalde knooppunten kan worden verbeterd door het gebruik van dit toestel vermits het niet illegaal is. Wij streven naar verkeersveiligheid. Het gaat niet dus niet alleen om de verkeersboetes. Het is ook een middel om preventief trager, verkeersveilig te rijden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.48 heures.