

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 JULI 2009

Voormiddag

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

du

MERCREDI 15 JUILLET 2009

Matin

La séance est ouverte à 10.17 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 10.17 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place d'une procédure d'atterrissage 'verte' à Zaventem" (n° 13520)

01 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het invoeren van een 'groene' landingsprocedure in Zaventem" (nr. 13520)

01.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai appris avec beaucoup d'intérêt votre intention d'introduire une technique d'atterrissage plus respectueuse de l'environnement à l'aéroport de Bruxelles-National, après différents tests sur divers aéroports belges. La technique consisterait en une approche en descente continue (CDA) suivant laquelle les avions descendent avec une puissance moteur minimale constante, au lieu d'atterrir par paliers.

La CDA limiterait les coûts de kérosène pour les compagnies aériennes. Sur le plan environnemental, les émissions de CO₂ seraient réduites de 160 à 470 kg par atterrissage, et les nuisances sonores pour les riverains situés dans un rayon de 15 à 50 km de l'aéroport seraient, selon vos propos, également réduites.

Interrogé dans la presse en tant que président de l'Union belge contre les Nuisances des Avions (UBCNA), M. Didier Gosuin, avait cependant émis des doutes quant à cette technique en déclarant qu'elle n'engendrerait qu'un effet marginal.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous demanderais dès lors de préciser aux membres de cette commission les modalités précises de cette technique, leurs impacts, ainsi que les délais devant mener à une application systématique éventuelle de cette technique.

Depuis le 29 mai, date à laquelle j'avais déposé cette question, nous avons pu entendre de très nombreuses plaintes émanant, en particulier, de communes éloignées de l'aéroport. Des avions survolent très bas Grez-Doiceau, par exemple, alors que cette commune est située à 30 kilomètres de Zaventem. La généralisation de la technique d'atterrissage dont il est question ici pourrait entraîner la diminution du nombre de personnes touchées par les nuisances.

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, chère collègue, l'amélioration de la gestion du trafic aérien et des procédures opérationnelles offre sans aucun doute des possibilités non négligeables de réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement. L'instauration de la CDA (Continuous Descent Approach) sur les aéroports en constitue un excellent exemple.

De quoi s'agit-il? La CDA est une technique de pilotage qui offre un bénéfice maximum lorsqu'un avion en approche suit un profil de descente continu, avec une puissance de moteur minimale et en configuration lisse, c'est-à-dire volets et train d'atterrissage rentrés. Et cela le plus longtemps possible.

Les avantages chiffrés diffèrent d'une situation à l'autre, mais on observe dans tous les cas une réduction significative du bruit et des émissions au moment de l'approche, avant l'établissement de l'avion sur l'ILS, qui constitue une sorte de toboggan électronique pour l'atterrissage.

Les recherches effectuées par Eurocontrol montrent que les bénéfices se font principalement sentir à une distance comprise entre environ 15 à 50 km de l'aéroport et peuvent aller jusqu'à une réduction de 5 dB par rapport à une approche conventionnelle. Une économie de 40% de kérosène pendant la phase d'approche est également possible, soit de l'ordre de 50 à 150 kg de kérosène en fonction du niveau auquel démarre la procédure et du type d'appareil.

Ce ne sont donc pas des améliorations négligeables, même si elles ne profitent pas directement aux habitants situés à proximité immédiate de l'aéroport.

Actuellement, où en sommes-nous? Un groupe de travail composé de Belgocontrol et de compagnies aériennes a été constitué pour mettre en place et généraliser cette technique à l'aéroport de Bruxelles-National. Les travaux de ces experts sont à présent suffisamment avancés pour passer à une phase de tests opérationnels au cours des prochains mois. Le nombre de vols effectuant ces tests augmentera progressivement lorsque les contrôleurs et les pilotes y seront familiarisés et auront acquis une certaine expérience ou plutôt une expérience certaine.

Après cette phase de test, cette technique sera généralisée pour tous les vols en arrivée. Elle ne sera cependant pas appliquée pour l'ensemble des atterrissages. Le fait d'accepter ou de refuser une approche continue restera en effet la prérogative du pilote. Le contrôle aérien pourra également toujours approuver ou refuser ce type d'approche, en fonction de la situation globale du trafic et de la nécessité de respecter des règles de sécurité, notamment en matière de séparation du trafic. En d'autres termes, il faut que les avions soient suffisamment distants pour atterrir en toute sécurité.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse intéressante. Si cette solution présente autant d'avantages, pourquoi n'y a-t-on pas pensé plus tôt? N'y a-t-il pas aussi certains désavantages en termes de sécurité ou de confort des passagers? Je m'étonne qu'on n'ait pas mis en œuvre plus rapidement ce qui semble être aussi évident. Je me réjouis du fait que cela va se généraliser. Les nuisances sur toute la couronne autour de Bruxelles pourraient ainsi largement diminuer.

01.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Snoy, il arrive qu'on ne pense pas aux choses les plus évidentes!

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

02 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité des motards" (n° 13124)

02 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de motorrijders" (nr. 13124)

02.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vais revenir sur un problème que nous évoquons souvent dans cette commission. Malheureusement, les chiffres ne sont pas là pour nous rassurer quant à la sécurité des motards, en particulier au printemps et en été. Les statistiques montrent en effet que c'est durant cette période que les accidents mortels sont les plus nombreux.

En 2007, 136 motards ont perdu la vie sur les routes belges. Cela fait six de plus qu'en 2006. L'augmentation est même de 7% par rapport à la moyenne de référence, si j'en crois les chiffres communiqués par la dernière livraison de Via Secura, qu'édite l'IBSR. Le rapport nous montre que le risque qu'encourent les motards de mourir dans un accident de la circulation est vingt fois plus élevé que celui encouru par un automobiliste conducteur ou passager. La gravité des accidents de moto est deux fois plus importante que celle des accidents de voiture.

Comme je le disais en guise d'introduction, on constate une recrudescence du nombre d'accidents mortels au printemps et en été. Les statistiques démontrent aussi que l'âge des victimes augmente également. Le groupe à risque est désormais celui des gens âgés de 40 à 50 ans. Cela pose la question de la conduite en moto lorsque l'on a obtenu un permis B depuis longtemps. Ce n'est pas rassurant.

Je voudrais faire le point avec vous sur les actions que vous entendez mener en ce domaine dans les mois à venir. Je souhaiterais revenir aussi sur vos initiatives en ce qui concerne les couloirs de bus, dont nous avons déjà discuté.

Enfin, avez-vous envisagé de cibler des actions sur des groupes à risque, en l'occurrence les motards âgés de 40 à 50 ans?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je puis répondre à M. Baeselen que la campagne de sensibilisation organisée par l'IBSR, les Régions et les associations de motards a été axée sur la sécurité des motards et a abordé le problème de la visibilité en s'adressant tant aux automobilistes, et ce afin de les rendre plus attentifs à la présence de motards dans la circulation, qu'aux motards eux-mêmes afin qu'ils assurent au mieux leur visibilité dans la circulation.

Cette campagne s'est illustrée au moyen d'affiches placées le long des routes et autoroutes, mais aussi par des spots TV, par la distribution de dépliants et de brochures. Enfin, un site internet spécialement consacré à la campagne a été créé et des émissions télévisées ont également été axées sur la sécurité des motards dans les émissions "Contacts", "Ça Roule", "Kijk Uit" et "Veilig Thuis", les quatre émissions traditionnellement utilisées comme moyens de communication télévisuels.

La problématique de la circulation des motos sur les bandes de circulation réservées aux bus fera l'objet d'une réunion de concertation avec les Régions, sans doute après les vacances.

À propos des groupes à risque, l'analyse des derniers chiffres fait apparaître un nouveau groupe à risque, c'est-à-dire les 40 à 50 ans. Il pourrait s'agir d'automobilistes qui ont obtenu leur permis B avant 1989 et qui ne sont pas tenus d'obtenir un permis moto pour la conduite de ces engins. Il serait donc nécessaire d'examiner si une formation à la conduite spécifique, élaborée spécialement pour ce groupe, ne permettrait pas de réduire les risques encourus par les motards de cette tranche d'âge. Nous approfondissons actuellement ce point et je ne puis déjà vous préciser l'orientation des propositions. Il s'agit bien d'une nouvelle préoccupation.

En ce qui concerne les campagnes de sensibilisation, le début de mon exposé y a fait suffisamment référence.

02.03 Xavier Baeselen (MR): Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse détaillée. Je salue les campagnes de prévention qui étaient bien visibles. J'insiste sur la concertation fédéral-Régions qui aura lieu à la rentrée au sujet des couloirs de bus. On attend cela depuis un certain temps déjà. Il est temps de progresser.

Je retiens votre idée de formation, moyennant l'affinement des statistiques des causes d'accident pour le groupe cible des 40-50 ans. C'est intéressant de proposer une formation aux personnes qui n'ont pas obtenu de permis spécifique pour la conduite de motos.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la vente en grande surface de motos pour enfants" (n° 13447)

03 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkoop van kindermotors in grootwarenhuizen" (nr. 13447)

03.01 Xavier Baeselen (MR): Voici un autre exemple marquant, la vente dans les grandes surfaces de motos pour enfants. J'ai été surpris de constater qu'une grande surface dont je tairai le nom pour ne pas lui faire de la publicité proposait à la vente des motos pour enfants avec paiement en quatre ou cinq fois sans frais, pour pousser à la consommation. Ces véhicules ne sont pas homologués, ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique et sont destinés à être utilisés sur des terrains privés. Ce qui est surprenant, ce sont les caractéristiques reprises dans la publicité: on est en droit de se poser des questions à leur égard. On annonce une cylindrée de 110 cm³, ce qui est surprenant pour un véhicule destiné aux enfants, et une vitesse maximale de 70 km/h alors que la taille de l'engin le destine clairement aux enfants et aux jeunes adolescents.

On imagine très bien les conséquences de l'usage par un enfant d'un tel véhicule, qui est annoncé comme n'étant pas homologué. Comme on vient de le dire, des efforts importants sont accomplis pour la sécurité des deux-roues motorisés, pour sensibiliser le public. Or, à mon sens, des véhicules de ce type vendus à des enfants peuvent être considérés comme de véritables engins de mort. Il y a d'ailleurs déjà eu des accidents et des polémiques à ce propos.

Avez-vous eu connaissance de la vente de ce type de véhicules? Quelles actions peut-on mener à cet égard? J'ai interrogé le ministre en charge de la Protection du consommateur sur cette question mais il renvoie la balle. Quel est votre avis sur ce type de véhicules et sur ce qu'il y a moyen de faire en tant qu'autorité publique dans cette question?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je souhaite tout d'abord spécifier à M. Baeselen que ces motos de taille réduite et autres "pocket bikes" sont purement et simplement interdits sur la voie publique, quel que soit l'âge du conducteur. Quand je parle de la voie publique, cela comprend tous les lieux accessibles au public, c'est-à-dire également les parkings des grandes surfaces.

Tout conducteur surpris au guidon d'un tel engin sur la voie publique est en principe punissable car ces engins sont démunis de certificats de conformité et ne peuvent donc être assurés ni immatriculés. Il n'y a pas de doute là-dessus.

Le conducteur de ce type de véhicule circulant sur la voie publique risque diverses sanctions pour défaut d'assurance et pour des infractions au Code de la route. Ces produits, bien que non homologués en tant que véhicules, doivent néanmoins répondre aux exigences minimales de sécurité et de santé imposées par la directive européenne 98/37, également appelée la directive "Machines", transposée en droit belge par un arrêté royal du 5 mai 1995.

Si la vente de ces engins reste libre en vertu des accords de l'Organisation mondiale du Commerce, il n'en reste pas moins que les engins présentés à la vente doivent répondre aux normes de sécurité fixées par la réglementation européenne. À plusieurs occasions, des produits non sûrs ont été retirés du marché par l'Inspection économique. Il va de soi que les services de l'Inspection restent vigilants à cet égard.

Je peux vous citer diverses mesures prises pour accroître la sécurité des utilisateurs de ces engins. Dans le domaine de la prévention et de l'information, un article sur ce sujet est paru dans la revue "Via Secura" n° 70 et, plus récemment, une brochure intitulée "Mini-motos, maxi-danger!" a été éditée. Cette brochure a été distribuée dans le but de mettre en garde le grand public vis-à-vis des risques liés à l'utilisation des "pocket bikes".

Dans le domaine de la protection des consommateurs, des mesures ont été adoptées et des orientations ont été données aux autorités chargées de la surveillance du marché des machines, de la protection des consommateurs, de la sécurité routière et des douanes. Je peux faire référence au guide de sécurité "pocket bikes" téléchargeable sur le site internet du SPF Économie, qui attire l'attention sur de nombreuses caractéristiques des "pocket bikes" susceptibles de causer des dommages.

L'utilisation de ces petites motos reste limitée au cadre familial et sur un terrain privé. J'espère qu'elle restera raisonnable et prudente, mais elle relève de l'entière responsabilité de l'utilisateur. Comme il ne s'agit pas d'un jouet, les adultes devraient veiller à ne pas laisser ces appareils aux mains des enfants.

Voilà ma position à l'égard de ces motos.

03.03 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse détaillée. Vous avez employé le terme "jouet" dans votre dernière phrase. J'en avais aussi discuté avec le ministre en charge de la protection du consommateur. La directive relative à la sécurité des jouets est souvent beaucoup plus contraignante. Il faut également se demander si ce type d'engin peut rentrer dans la catégorie des jouets. Mais ce débat se place au niveau européen.

En tout cas, je vous remercie pour votre réponse.

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

04 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de behandeling van de bagage op de luchthaven van Zaventem" (nr. 13472)

04 Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la manutention des bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 13472)

04.01 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, heel wat personen komen terug uit vakantie en landen op Zaventem. Ik heb een vraag betreffende de bagageafhandeling die veel mensen bezighoudt. Ik heb hierover trouwens reeds vragen gesteld. Overigens zijn veel maatschappijen vragende partij om zelf de bagageafhandeling te organiseren. De bevraging ter zake zal er in 2011 komen, als ik mij niet vergis.

Wat is de gemiddelde snelheid van de afhandeling van de bagage in 2008, eventueel opgedeeld in de verschillende operatoren?

Hoeveel stuks bagage komen niet via de band? Het gebeurt vaak in Zaventem, net zoals in elke luchthaven, dat de bagage niet via de band aankomt maar later thuis wordt afgeleverd.

Ik had dus gewoon een korte vraag over de statistieken voor 2008.

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van Campenhout, de snelheid van de bagageafhandeling op de luchthaven van Brussel Nationaal wordt gemeten op basis van de tijd die verloopt tussen de aankomst van de vlucht en het ogenblik waarop het laatste bagagestuk van die vlucht op de bagageband wordt gelegd.

Tussen Brussels Airport Company, de exploitant van de luchthaven, en de afhandelaars zijn er daaromtrent normen afgesproken. Die normen zijn van kracht sedert april 2008. Er is een norm vastgelegd voor 50 procent van de vluchten en een voor 90 procent van de vluchten. Beide normen variëren volgens het type toestel, dat willen zeggen volgens het aantal zetels.

Voor de periode van april 2008 tot en met mei 2009 zal ik een tabel bezorgen. Daarop staan enerzijds de normen en anderzijds de gemiddeld verlopen tijd tussen de aankomst van de vlucht en het afleveren van het laatste stuk bagage.

Ik geef een voorbeeld van die normen. Ik zal de tabel even becommentariëren. Voor vliegtuigen van het type A, dat betekent tot 99 zetels, moet voor 50 procent van de vluchten de bagage zijn afgeleverd binnen de 13 minuten en voor 90 procent van de vluchten binnen de 22 minuten.

Voor vliegtuigen van het type B, met 100 tot 249 zetels, is dat voor de helft van de vluchten 20 minuten en voor 90 procent van de vluchten 34 minuten.

Voor vliegtuigen van het type C, dat zijn vliegtuigen met meer dan 250 zetels, is 50 procent vastgelegd op 34 minuten en 90 procent op 49 minuten.

De statistiek zal dan voor de drie types van vliegtuigen van april 2008 tot mei 2009 aangeven welke de reële tijd is.

Ik zal dat hier nu niet becommentariëren. Het zal worden gepubliceerd.

Alle bagagestukken die bij de check-in worden afgegeven, worden via de bagagebanden aan de passagier terugbezorgd. Het komt voor dat bagagestukken te groot of te zwaar zijn voor de bagagebanden, bijvoorbeeld fietsen of golfclubs. In dat geval worden zij door een personeelslid van de afhandelaar naar de bagagehal gebracht en aan de bagageband afgeleverd die wordt gebruikt voor die vlucht. Dat aantal wordt geschat op ongeveer 4 procent van de totale hoeveelheid afgeleverde bagage.

04.03 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Ik dank de staatssecretaris voor zijn zoals altijd deskundige antwoord.

Mijnheer de staatssecretaris, wat mij een beetje verbaast, is dat er pas sinds april 2008 normen zijn. Ik heb nog een belangrijk punt in mijn vraag, waarop u misschien schriftelijk kunt antwoorden. Ik heb het dan niet

over de stukken die niet worden afgeleverd op de band wegens te groot, maar wel over de stukken die verloren gaan. Ik heb het zelf al meegemaakt dat mijn valies gewoon niet op de band komt. Vaak wordt die valies dan wel binnen de 24 uur aangeleverd. De vraag was dan ook hoeveel stukken er niet op de band worden afgeleverd.

04.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Sorry, dat werd verkeerd begrepen. Het niet op de band komen, werd begrepen als de stukken die wegens het volume niet op de band mogen. U wilt het aantal kennen van de stukken die niet op de band werden afgeleverd, die bij de niet-afgehaalde bagage terechtkomen en dan achteraf thuis worden bezorgd?

Voorzitter, mag ik dat antwoord schriftelijk aan de vraagsteller meedelen? (*Instemming*)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le respect des 'quota count' la nuit à Brussels Airport" (n° 14035)

05 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de naleving van de 'quota count' op Brussels Airport tijdens de nacht" (nr. 14035)

05.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je me réfère à un événement qui s'est déroulé durant la nuit du 24 juin. Un Boeing 747 de Cargo B atterrissant sur la piste 02 aurait réveillé toute la région tant il était bruyant.

Pourtant, on peut se réjouir de la mise en place d'un système de quotas sonores. Ainsi, comme vous le savez, un 'quota count' (QC) est calculé pour chaque avion à l'atterrissage et au décollage pendant la période de nuit et au petit matin (QCA = 'quota count' pour 'Arrival' et QCD = 'quota count' pour 'Departure'). Ces QCA et QCD sont fixés sur base d'un certificat acoustique de l'appareil. En définissant une valeur maximale à la quantité de bruit autorisée par vol, les appareils les plus bruyants sont interdits de vol pendant les périodes concernées.

Sur le site internet de Brussels Airport, on peut lire: "Entre 23.00 heures et 6.00 heures, les atterrissages et les décollages d'avions ayant un quota de bruit supérieur à 12 sont interdits. Entre 6.00 heures et 7.00 heures, les atterrissages et les décollages d'avions ayant un quota de bruit supérieur à 24 sont interdits". Sur le site de Airport Mediation, je lis: "Avions interdits la nuit de toutes façons: tous les types de Boeing, 747 et autres".

Je me demande donc ce qui s'est passé cette nuit du 24 juin 2009. Pouvez-vous nous confirmer la commission d'une infraction?

Quelles sont les raisons invoquées par Belgocontrol pour avoir autorisé l'atterrissage de cet appareil qui a fait peur à énormément de personnes tant il survolait très bas les quartiers, et ce en pleine nuit?

Quelles sont les sanctions exercées à l'égard de la compagnie et du contrôle aérien?

Ne faut-il pas en conclure, une nouvelle fois, qu'il conviendrait de mettre en place une autorité de contrôle de l'activité aérienne qui soit indépendante, et de l'administration et du politique, à l'image de ce qui s'est fait en France?

05.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Snoy, pour ce qui concerne le vol du 24 juin dernier, il s'agissait d'un Boeing 747 de Cargo B, qui a malheureusement dû cesser ses activités suite à la crise actuelle qui touche particulièrement l'aviation.

Vous n'ignorez pas que Cargo B, qui volait précédemment avec des avions du type Boeing 747-200, a été contraint par les normes que j'ai imposées de changer de type d'avion; ils ont remplacé leurs Boeing 747-200 par des Boeing 747-400.

Au moment dont nous parlons, un avion du nouveau type était déjà utilisé. Cet avion est sorti des chaînes de

montage de Boeing en mai 2009 et il présente un quota de bruit inférieur à 12 pour les atterrissages. Cet avion était donc parfaitement autorisé à atterrir la nuit. Quant à l'autorité de contrôle que vous avez évoquée, le Conseil des ministres a décidé, en décembre 2008, de mettre sur pied une cellule spéciale au sein de l'inspection aéronautique en charge de contrôler les infractions et, le cas échéant, de les sanctionner. Cette cellule est en place et est fonctionnelle. Ses membres disposent de la qualification nécessaire pour exercer le contrôle et sont habilités à dresser des procès-verbaux en toute impartialité.

Vous comprendrez que, dans ces circonstances, je ne vois pas l'intérêt de créer un nouvel organisme de contrôle indépendant. Les situations kafkaïennes, il faut tout faire pour les éviter.

05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je suis sidérée d'entendre que cet appareil aurait un quota de 12. Pourquoi est-il alors indiqué sur le site d'Airport Mediation que tous les types de Boeing sont interdits la nuit à Bruxelles-National, ceux qui ont un quota de 20 et plus et certains qui ont un quota de 16 et plus? Celui-ci aurait un quota de 12 et pourtant, il a réveillé tout le monde et a fait peur à tout le monde. Ne me dites pas que c'est entièrement subjectif!

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame, veuillez m'excuser de vous interrompre mais vous suivez le secteur de très près et je suppose que vous n'ignorez pas que les normes sur les 'quota counts' ne sont pas encore approuvées définitivement et formellement par le gouvernement en raison des positions prises par certains partis politiques? Ne faites pas de reproches au secrétaire d'État qui a proposé des normes conformes à celles que vous souhaitez alors que d'autres retardent l'application de ces normes. À l'impossible, nul n'est tenu, même pas un secrétaire d'État!

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je ne crois pas pouvoir être rendue responsable des partis au gouvernement qui freinent l'application de votre plan. J'avais fait part du fait que ce plan comportait des mesures très intéressantes comme la diminution globale des vols de nuit autorisés.

Ici, je vous parle d'un cas de dépassement du 'quota count'. J'aurais voulu obtenir de votre part une vérification du bruit. Selon les témoignages, ce Boeing semble avoir dépassé toutes les limites sonores admissibles.

Quant à l'autorité de contrôle, nous en débattons ultérieurement. Je trouve la proposition du MR plutôt intéressante.

05.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Vous n'ignorez pas que d'aucuns refusent le meilleur parce qu'ils veulent l'irréalisable. Or il faut choisir, madame!

Je vous garantis que je ferai un nouvel essai vendredi prochain afin de convaincre les sceptiques.

05.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Airport Mediation a envoyé une réponse assez éclairante à tous les riverains. J'apprécie ce geste. Je tenais à vous le dire, car je ne veux pas m'exprimer tout le temps négativement. Ainsi, je comprends très bien qu'il importe de respecter les normes de vent. Mon objectif n'est absolument pas de réagir au nom d'une partie de la population. Vous le savez très bien.

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

06 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 13978)

06 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du gsm au volant" (n° 13978)

06.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag over het gebruik van de gsm. Gisteren nog zag ik een chauffeur van De Lijn door het centrum van een gemeente rijden met de gsm in de hand. Ik zal dat aan mevrouw Lieten signaleren, die u trouwens als model gebruikt om te trachten een goede minister te worden.

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: (...)

06.03 Michel Doomst (CD&V): Ik denk dat wij er ons in deze opjaagmaatschappij allemaal aan bezondigen, maar het gebruik van een gsm achter het stuur zorgt toch voor gevaarlijke situaties op de weg.

Het aantal inbreuken blijkt ook jaarlijks te stijgen. In 2007 waren er 66.000 inbreuken. Half 2008 waren dat er al 38.000.

De boete voor de inbreuk is ook verdubbeld van 50 naar 100 euro, maar dat blijkt de mensen niet te ontmoedigen. U had gezegd dat u dacht aan een sensibiliseringscampagne samen met het BIVV.

Hebt u al overleg gepleegd met dat instituut? Kunt u meer informatie geven over de mogelijke sensibiliseringscampagne? Hoeveel inbreuken voor bellen achter het stuur werden in 2008 vastgesteld?

06.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Doomst, het bellen achter het stuur is inderdaad een groeiend probleem voor de verkeersveiligheid. Ik heb uiteraard met het BIVV overleg gepleegd over de beste manier om deze problemen aan te pakken.

Wij zijn tot de consensus gekomen dat een sensibiliseringscampagne, gekoppeld aan een verhoogde handhaving door de politiediensten, wat wij de geïntegreerde aanpak hebben genoemd, de beste kansen op succes biedt.

Wat die sensibiliseringscampagne betreft, kan ik u mededelen, mijnheer Doomst, dat op 27 juli – binnen 12 dagen – een sensibiliseringscampagne zal starten waarin de risico's van het gelijktijdig bellen en rijden nogmaals zullen worden benadrukt. Die campagne zal lopen van 27 juli tot 23 augustus. Zij zal bestaan uit affiches op het BIVV-netwerk langs de autosnelwegen en de grote invalswegen alsook uit een originele televisiespot die wordt aangemaakt. Verdere details zullen zeer binnenkort worden voorgesteld op een persconferentie die wij houden ter gelegenheid van de lancering van deze sensibiliseringscampagne. U begrijpt, mijnheer Doomst, dat ik op dit ogenblik nog niet de clou van de campagne kan onthullen. De campagne komt er. Er wordt nog aan gewerkt zodat dit op een passende manier onder de aandacht van de bevolking kan worden gebracht.

Wat het aantal inbreuken voor bellen achter het stuur betreft. U weet dat bellen achter het stuur wordt beteugeld op grond van artikel 8.4 van de Wegcode. Ik zal het even citeren: "Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij of zij in de hand houdt."

Ik beschik evenwel nog niet over definitieve cijfers van het aantal inbreuken op artikel 8.4 van de Wegcode tijdens het jaar 2008. Tijdens het eerste semester van dat jaar werden door de politiediensten voor de categorie personenwagens 38.152 inbreuken vastgesteld. Dat is trouwens het cijfer dat u zelf hebt geciteerd. Over heel het jaar 2007 waren dat in totaal 66.550 inbreuken. Dit is eveneens een cijfer dat u hebt vermeld.

De evolutie van deze cijfers lijkt dus te wijzen op een groeiend probleem. Dat is precies de reden waarom wij de campagne over een twaalfal dagen starten om de mensen duidelijk te maken dat er processen-verbaal worden opgemaakt, maar ook dat het in het belang van hun veiligheid en die van de andere weggebruikers is aangewezen om niet te bellen met een gsm in de hand.

06.05 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw gevoeligheid voor de problematiek. We wachten nog op de cijfers voor 2008 maar ik verwacht dat die zeker in stijgende lijn zullen gaan. Ik ben blij dat u zoals het hoort de première voor het Parlement hebt gehouden. Op 27 juli wordt de campagne gestart. Dat is al de helft van de primeur. Betekent dit dat de campagne vooral gaat in de richting van lokale inschatting? Ik heb het gevoel dat men zo'n probleem niet te algemeen maar via lokale realiteiten moet inschatten. Met andere woorden, kunt u nog een klein tipje van de sluier oplichten?

06.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De affiches zijn al klaar maar men schaaft nog aan de tv-spot die zich richt tot het brede publiek. Daar wringt het schoentje op dit ogenblik. Ik kan het echt niet zeggen.

06.07 Michel Doomst (CD&V): Onze nieuwsgierigheid is aangewakkerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het dragen van fluovestjes voor fietsers en voetgangers" (nr. 14125)

07 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le port de gilets fluorescents pour les cyclistes et les piétons" (n° 14125)

07.01 **Hilde Vautmans** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, u kent mijn bezorgdheid over de verkeersveiligheid en acties die wij daarvoor kunnen ondernemen. Vandaag wil ik het met u even hebben over de zichtbaarheid van de fietsers en de voetgangers. De vakantie komt eraan. De mensen gaan weer steeds meer de fiets en de straat op, ook om te genieten van het mooie weer. Zij blijven 's avonds een beetje hangen. Vooral 's avonds en vroeg in de ochtend zijn er problemen met de zichtbaarheid.

Van midden oktober 2008 tot begin januari 2009 vielen in Vlaanderen alleen al zeven jonge verkeersdoden. De hoofdoorzaak van die vreselijke ongelukken was het niet gezien worden in het verkeer. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de fietser of de voetganger zelf. Men moet er zelf voor zorgen dat men zichtbaar is in het verkeer. Zo zorgt men ervoor dat de automobilist een voetganger of fietser ziet en zo verlaagt men de kans dat men wordt aangereden.

Cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid tonen aan dat reflecteren in het verkeer geen overbodige luxe is. Een persoon met donkere kledij wordt in de dimlichten van een aankomende auto gezien tot op 20 meter, met heldere kledij tot op 50 meter en met reflecterend materiaal vanaf 150 meter. Hiertegenover staat de stopafstand van een auto. Een auto die 30 kilometer per uur rijdt, heeft 13 meter nodig om tot stilstand te komen, een auto die 50 kilometer per uur rijdt, 26 meter en een auto die 90 kilometer per uur rijdt, maar liefst 64 meter.

De Fietzersbond heeft een onderzoek gedaan. Hij zegt dat reflecterende kleding zelfs meer zou uithalen dan een fietslicht. Een tijd geleden werden overal in Vlaanderen acties georganiseerd, zoals "XIU", "zien en gezien worden" en "wij zijn graag gezien", om mensen bewust te maken en te sensibiliseren voor het belang van de zichtbaarheid.

Ik heb de volgende vragen. Mijnheer de staatssecretaris, hoe denkt u te kunnen werken aan de zichtbaarheid? De Fietzersbond is er geen voorstander van om het fluovestje voor de fietser verplicht te maken. Hij vreest dat mensen daardoor de fiets misschien thuis zullen laten. Ik meen wel dat wij iets moeten doen. Zijn er studies daarover? Ik hoor dat er sensibiliseringsacties zullen komen tegen bellen achter het stuur. U hebt mij ook beloofd dat er een komt voor aandacht voor paarden in het verkeer. Wij kunnen natuurlijk heel veel zaken doen, maar het aangehaalde probleem is toch cruciaal. Na de zomer komt de herfst en dan wordt het weer sneller donker en blijft het langer donker. Mijnheer de staatssecretaris, wat denkt u eraan te doen om mensen te sensibiliseren, zodat zij graag gezien zouden worden in het verkeer?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vautmans, ik wil eerst proberen de problematiek een beetje te objectiveren aan de hand van de officiële ongevallencijfers.

In 2007 zijn 191 fietsers en voetgangers omgekomen bij verkeersongevallen. Dat is 17,9 procent van het totaal aantal personen omgekomen in het verkeer, dat in 2007 1.067 bedroeg.

Vierentwintig van die slachtoffers waren jonger dan 20 jaar, 12,5 procent, 88 waren 65 jaar en ouder, 46 procent. Dertien van de 24 gedode jonge fietsers en voetgangers vielen overdag te betreuren, 4 bij dageraad of schemering en 7 bij nacht.

Uit het algemeen totaal voor 2003 tot en met 2007 blijkt dat 60 procent van de jonge fietsdoden overdag te betreuren viel, 7,2 procent bij dageraad of schemering en 32 procent 's nachts.

Ik ben er persoonlijk voorstander van dat kinderen als voetganger of fietser een fluovestje zouden dragen. Zowel in het voor- als najaar 2008 werd een grote actie gevoerd in de basisscholen en in de eerste graad van het secundair onderwijs door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid om het dragen van het fluovestje te promoten.

Ik kan nu reeds aan het Parlement aankondigen dat wij van 21 september tot 18 oktober opnieuw een

campagne zullen voeren om de ouders en de scholen ertoe aan te zetten de hesjes maximaal te gebruiken.

Het is de bedoeling om het dragen van een fluovestje zoveel mogelijk aan te moedigen om ertoe te komen dat een grote meerderheid van de schoolgaande jeugd in de donkere maanden van het jaar de facto een dergelijk vestje draagt.

Dat is precies de reden voor de nieuwe campagne. Pas wanneer er op die wijze een voldoende groot draagvlak is gecreëerd, kan ik overwegen om het dragen van een fluovestje te verplichten. U hebt daar zelf op gealludeerd, mevrouw Vautmans. Wanneer men iets verplicht maakt zonder dat het gedragen is door de jeugd, doen ze het niet. Als er dan onvoldoende controles zijn, geeft het alleen meer miserie en ambtelijk gedoe dan wat anders. Vandaar een poging om het te doen via acties om hen te overtuigen. Als er voldoende draagvlak is, kan het effectief verplicht worden gemaakt. In zekere zin moeten de jonge mensen het spontaan beginnen te dragen. Met name bij de jongeren in het secundair onderwijs is het echt niet evident om hen ervan te overtuigen een vestje te dragen en dit als een verplichting op te leggen.

We moeten in elk geval inspanningen leveren. Wij zijn aan het zoeken naar een volgens de jongeren cool vestje. Ik hoop dat we erin zullen slagen om het dragen van het fluovestje gemakkelijker ingang doen vinden. Onze doelstelling blijft verder te gaan.

Ik neem mij ook voor contact te nemen met de regionale ministers bevoegd voor Onderwijs om te zien of ik van die kant hulp kan krijgen. In elk geval, ik blijf op die lijn en ik ga door. Het is in het belang van iedereen dat wij die lijn aanhouden en doorzetten.

07.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u, niet alleen voor uw uitgebreid antwoord maar – heel belangrijk – ook voor uw inspanningen. U kunt ervan op aan dat wij vanuit Open Vld er alles aan zullen doen om u te steunen in die strijd.

U hebt de cijfers aangehaald. Ik blijf het zonde vinden dat kinderen of ouderen in het verkeer verongelukken om een domme reden zoals het niet zichtbaar zijn. Ik kijk zeker uit naar de nieuwe acties.

Ik wil zeker benadrukken om het voor 1 september dadelijk mee te nemen. U had het over 21 september. Kinderen gaan al vanaf 1 september naar school. Misschien kunt u het in de dagen daarvoor aan de media meegeven. Alles staat dan in de kranten en op tv in het teken van de eerste schooldag. We zouden dan dat hippe, moderne, coole vestje hebben.

Mijnheer de staatssecretaris, als u wil, ben ik bereid om met u met een hip vestje een campagne te voeren. Misschien moeten wij, jong en oud, het voorbeeld geven.

Misschien kunnen wij met de commissie wel iets speels doen. Ik denk dat wij alle middelen moeten gebruiken om dat hippe en coole erin te brengen, zodat iedereen spontaan ernaar grijpt en wij het dragen van het vestje niet verplicht hoeven te maken. Als de cijfers slecht blijven en als de sensibilisercampagne niets oplevert, dan moet in de commissie toch eens worden bekeken of wij niet durven, moeten of kunnen verder gaan.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw Vautmans, weet u waarom wij pas drie weken na het begin van het schooljaar hiermee zijn gestart? Uit contacten met de onderwijsnetten blijkt dat men de eerste weken noch de directies, noch het onderwijzend personeel met dat soort zaken moet "lastigvallen". Dat is de enige reden. Het past ook goed in ons stramien, omdat wij pas rond half oktober streven naar die zichtbaarheid.

Wij hebben het praktisch en pragmatisch aangepakt. Men moet de medewerking van het onderwijzend korps hebben en die mensen hebben de eerste drie weken heel wat andere zorgen op organisatorisch vlak. Dat is de reden waarom wij zeggen dat het ook in ons schema past om pas vanaf half oktober op de gaspedaal te duwen.

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

08 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 14049)

08 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische keuring" (nr. 14049)

08.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, au mois de février, je vous avais déjà interrogé sur votre volonté d'élargir les heures d'ouverture des centres de contrôle technique dans un souci notamment d'améliorer l'offre de services au public. Il semble que cette possibilité sera d'application dès le 1^{er} septembre, en tout cas en ce qui concerne les antennes les plus importantes.

Sans entrer dans les détails, vous aviez également confirmé qu'il était "évident que l'augmentation des coûts d'exploitation aurait des répercussions sur les tarifs du contrôle technique". Les coûts sont fixés par arrêté royal et les barèmes n'ont pas été augmentés depuis le 1^{er} janvier 1999. Pour rappel, la redevance s'élève à ce jour à 24,50 euros TVA comprise et une contribution de 6% revient au financement de l'IBSR.

À en croire la presse, il semblerait que la fédération des centres d'inspection automobile souhaite une hausse de prix de l'ordre de 20%. Il faut bien reconnaître que le secteur connaît des difficultés financières et que la tendance devrait aller en s'aggravant, puisque les coûts de fonctionnement des organismes augmentent et que le salaire du personnel est indexé.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces informations? Où en sont les négociations avec le secteur à ce jour? Alors que plusieurs pistes ont déjà été évoquées, que pensez-vous de l'idée d'une sanction plus conséquente à l'égard des automobilistes en défaut de présentation et/ou à l'égard des automobilistes obligés de représenter leur véhicule une seconde, voire une troisième fois? Un calendrier a-t-il été fixé pour la mise en place des adaptations? Au sujet des ouvertures tardives, êtes-vous en mesure de nous donner davantage de précisions? Enfin, quels centres précisément seront-ils concernés? On parle des antennes les plus importantes. Quelles seront exactement les antennes désignées?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord signaler à Mme Lejeune que j'ai déjà répondu à une question similaire posée par vous, monsieur le président, lors d'une précédente réunion de commission. Néanmoins, je reprendrai quelques éléments, madame Lejeune.

Je vous confirme qu'à partir du 1^{er} septembre prochain, les stations de contrôle technique seront ouvertes le lundi et le jeudi soir jusqu'à 19.00 heures et ce, uniquement sur rendez-vous. Il s'agit uniquement de stations équipées d'au moins quatre lignes de contrôle. Cela signifie que sur l'ensemble du réseau, seulement six stations sur les septante-six ne seront pas ouvertes le soir. Ces six petites stations sont situées en Wallonie sur un total d'une trentaine de stations.

À partir de la même date, il sera possible de fixer un rendez-vous aussi bien par téléphone – ce sera un numéro non payant – que par internet avec chaque station de contrôle technique en Belgique.

Sur le plan financier, les tarifs du contrôle automobile n'ont pas été adaptés depuis dix ans. À partir de cette année-ci, tous les organismes seront déficitaires et les moyens du Fonds de compensation ne suffiront plus pour compenser les pertes des organismes. Dès lors, une indexation et une adaptation des tarifs s'avèrent absolument nécessaires pour assainir financièrement le secteur du contrôle technique et le maintenir en équilibre.

De toute façon, je n'ai reçu aucune demande du Groupement des organismes de contrôle automobile (GOCA) pour augmenter le tarif actuel de 20%. Dans un contexte d'assainissement, les négociations s'axent plutôt autour d'une augmentation qui rendrait le secteur globalement en équilibre. Le but doit être de pouvoir maintenir financièrement le Groupement dans son ensemble.

Nous prévoyons l'application de l'augmentation de tarif à partir du 1^{er} janvier 2010.

Les automobilistes en défaut de présentation au contrôle technique seront invités à présenter leur véhicule plus tôt; en effet, nous avons prévu que la redevance à payer sera plus élevée en fonction du retard encouru. De plus, la base de données des véhicules non contrôlés sera systématiquement communiquée à la police, qui est en mesure de détecter ces véhicules à l'aide de scanners ou lors de contrôles routiers.

08.03 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je ne dépose jamais une question lorsqu'un autre collègue l'a déjà déposée; ce n'est pas dans ma manière de travailler. Il s'agit donc d'une inattention.

Cela étant dit, concernant le coût, j'attire votre attention sur le fait qu'il ne faut pas le répercuter sur l'ensemble des usagers. S'il y a une augmentation à l'avenir, il faut une mûre réflexion car tout le monde ne doit pas être pénalisé. Je suis d'accord sur le fait de pénaliser celui qui passe une deuxième ou une troisième fois mais on ne peut augmenter le tarif pour les bons usagers qui se rendent régulièrement au contrôle technique et qui respectent la réglementation. Je pense d'ailleurs que ce n'est pas votre souhait.

08.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Lejeune, vous comprenez bien que nous n'avons aucun intérêt à voir les centres de contrôle technique faire faillite. Ce n'est ni dans l'intérêt des propriétaires de voitures ni dans celui des personnes concernées par la sécurité routière et par la qualité du parc automobile.

Il nous revient de trouver le juste milieu entre les desiderata des propriétaires des centres de contrôle et l'intérêt des propriétaires de voitures. Cette négociation devra aboutir afin que nous puissions appliquer une nouvelle tarification. Je ne dis pas qu'il faut que tous les centres soient en boni mais il faut tout de même les rendre viables et leur permettre de réaliser les investissements qui s'imposent en matière de modernisation afin que les contrôles soient encore plus efficaces.

08.05 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je partage votre volonté de maintenir un équilibre budgétaire dans les centres. J'entends bien que le budget du secteur n'a pas été revu depuis de nombreuses années. Une petite augmentation est donc nécessaire.

Je répète que la réflexion est à mener au niveau des citoyens qui ne respectent pas les règles, qui ne se présentent pas au contrôle technique. Ce n'est pas le bon usager qui doit être pénalisé, mais celui qui passe une deuxième ou une troisième fois.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les jeunes victimes de la route" (n° 13245)

09 Vraag van mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de jonge verkeersslachtoffers" (nr. 13245)

09.01 Clotilde Nyssens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur les jeunes victimes d'accidents de la route. Régulièrement, je lis des petites brochures provenant d'associations de parents qui suivent le phénomène. Mes questions sont extrêmement larges.

Les enfants et les jeunes représentent une des catégories d'usagers de la route les plus vulnérables face aux accidents de la route. À ce propos, le rapport de l'IBSR relatif à l'évolution de la sécurité routière en Belgique indique que la majorité des victimes de la route est à déplorer parmi les automobilistes et concerne surtout les conducteurs âgés de 18 à 29 ans. Les jeunes entre 15 et 24 ans courent le plus de risques de décéder ou d'être grièvement blessés en tant que passagers. Ce sont aussi surtout les jeunes piétons et les cyclistes de moins de 20 ans qui sont grièvement blessés ou qui perdent la vie.

Monsieur le secrétaire d'État, le nombre d'accidents de la route impliquant des enfants et des jeunes est-il en augmentation ou en diminution ces dernières années? S'il est en augmentation, est-il possible de prendre davantage de mesures spécifiques pour contrer ce phénomène gravissime?

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Nyssens, l'IBSR m'a fourni les statistiques des accidents en fonction des classes d'âge. Si le président n'y voit pas d'inconvénient, je propose que cette longue liste soit jointe à ma réponse, de manière à ce qu'elle soit publiée.

Entre 2000 et 2007, on constate une baisse du nombre de blessés légers, de blessés graves et de décès pour toutes les catégories d'âge. Durant cette même période, le nombre de morts et de blessés graves a chuté de 41% pour les enfants de 0 à 14 ans. Pour les jeunes âgés de 15 à 19 ans et de 20 à 34 ans, la baisse a été respectivement de 38% et de 36%.

Madame Nyssens, les diminutions que nous constatons pour les différentes tranches d'âge sont à mettre en parallèle avec la diminution générale de 39% du nombre de morts et de blessés graves pour cette même

période.

Notons que la sur-représentation des jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans reste un grand problème. J'ai parlé de la moyenne de 39%. La diminution est de l'ordre de 41% pour les plus jeunes, de 38% pour ceux qui sont âgés de 15 à 19 ans, et de 36% pour ceux qui ont entre 20 et 24 ans. Cette situation nous préoccupe énormément. Que les victimes occupent une voiture ou qu'il s'agisse de piétons et de cyclistes, les chiffres restent encore trop élevés.

Il est clair qu'un mélange de mesures qui se situent aux différents niveaux politiques est nécessaire pour réduire davantage l'insécurité routière. Cela entraînera une diminution du nombre de jeunes victimes de la route.

Pour les plus jeunes passagers, il est absolument nécessaire d'insister sur l'utilisation des moyens de protection destinés aux enfants et sur le port de la ceinture de sécurité. Les jeunes piétons et cyclistes doivent pouvoir évoluer dans un environnement sécurisé, d'où l'importance des aménagements pour les déplacements à pied ou à vélo.

Afin d'améliorer la visibilité, nous avons prévu le port de gilets réfléchissants pour les enfants en déplacement scolaire. Nous allons poursuivre dans cette voie, comme je l'ai annoncé tout à l'heure à Mme Vautmans.

Une attention toute particulière doit être réservée à l'angle mort des camions, à cause duquel trop de cyclistes sont victimes d'un accident.

Je puis vous assurer que je continue d'insister sur le rôle de l'enseignement de la sécurité routière. Mais, malheureusement, cela échappe à mes compétences. Comme j'ai eu l'occasion de le dire à Mme Vautmans, sitôt les gouvernements régionaux constitués, je prendrai langue avec les responsables de l'enseignement, principalement primaire, pour qu'ils soutiennent les actions que nous voulons développer à partir de la deuxième quinzaine de septembre.

Enfin, la surveillance et la poursuite des infractions font partie intégrante de notre politique de sécurité routière, surtout en matière de vitesse (in)adaptée dans les agglomérations et les zones d'habitation, qui sont des lieux privilégiés pour les piétons et les cyclistes.

Madame, comme vous pouvez le voir, j'œuvre pour une approche intégrée de la sécurité routière au niveau de la sensibilisation, de l'infrastructure et de la surveillance. Toutes les autorités compétentes pour un ou plusieurs de ces éléments doivent contribuer à la réalisation des objectifs que l'on s'est fixés, notamment une diminution importante du nombre des victimes d'accidents de la route. Notre objectif fondamental est et doit rester un maximum de 750 morts en 2010 et de 500 en 2015.

09.03 Clotilde Nyssens (cdH): Merci, monsieur le ministre. Je resterai attentive aux chiffres et surtout à leur diminution. Je remercie le ministre pour l'attention qu'il porte au problème. Je vois bien qu'il est conscient de la gravité de la question. Car même si l'on atteint l'objectif qui est de limiter à 750 ou 500 le nombre de morts sur nos routes, il y aura toujours 750 ou 500 familles en deuil.

Nous devons tous rappeler qu'il s'agit d'une politique globale qui touche un ensemble de secteurs, dont l'enseignement. J'apprécie votre approche et je vous remercie.

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

10 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "quads" (nr. 14149)

10 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les quads" (n° 14149)

10.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de quad is een maatschappelijk fenomeen dat niet overal op applaus wordt onthaald. Het aantal quads zou in de jongste vijf jaar minstens vervijfvoudigd zijn. Minstens, omdat het aantal quads in België immers zeer moeilijk te ramen

is, aangezien quads kunnen worden ingeschreven als motorvoertuig met nummerplaat of als landbouwvoertuig.

Waarom haal ik de problematiek aan? In de Antwerpse gemeenteraad werd veertien dagen geleden over een verbod op quads in de bebouwde kom gestemd. Er worden evenwel al uitzonderingen aangekondigd voor personen met een handicap en eventuele andere categorieën.

Hoe zullen de quadrijders op de hoogte worden gesteld van een verbod op quads in de bebouwde kom? Komt er een officieel verkeersbord? Dat zijn allemaal mogelijke vragen, vandaar mijn vragen aan u.

Ten eerste, hoeveel ongevallen met lichte verwondingen, met zware verwondingen en met dodelijke afloop hebben zich de jongste jaren voorgedaan met quads?

Ten tweede, hoeveel feiten van verkeersagressie hebben zich de jongste jaren voorgedaan met chauffeurs van quads?

Ten derde, hoeveel verkeersovertredingen hebben zich de jongste jaren voorgedaan met quads?

Is het uw bedoeling, mijnheer de staatssecretaris, om een uniform systeem van inschrijvingen van quads in te voeren? Ik herinner mij dat men enkele jaren geleden de kindermotors van de weg heeft verbannen. Een beleid dat korter op de bal speelt, zou natuurlijk veel discussies achteraf kunnen vermijden. Nu is er altijd discussie. Eerst wordt het toegelaten en als men dan een quad heeft, wordt het verboden.

Ten vijfde, is het uw bedoeling een algemeen verbod op quads in de bebouwde kom te realiseren?

Mijn laatste vraag is meer praktisch van aard. Ik ben absoluut geen voorstander van nieuwe verkeersborden, maar ik vermoed dat het verbod op quads in Antwerpen hier en daar wel eens navolging zou kunnen krijgen. Ik denk, bijvoorbeeld, aan het landelijke Brakel, maar ook elders. De gemeentebesturen zullen dat via een gemeentereglement doen, maar het zal allesbehalve overzichtelijk zijn.

Komt er een officieel symbool voor quads op verkeersborden?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, ik kan u antwoorden dat quads op zich geen voertuigcategorie zijn. Er is ook geen statistische informatie beschikbaar over het aantal ongevallen en overtredingen waarbij deze betrokken zijn. Cijfers met betrekking tot verkeersagressie waarbij quadbestuurders betrokken zijn geweest kunnen bijgevolg evenmin worden verstrekt.

Het feit dat quads in de loop der jaren zijn gehomologeerd als landbouwtractor, als vierwielige bromfiets klasse B of als een vierwieler met motor is een historische realiteit. Dat is uitsluitend gelinkt aan de technische karakteristieken van de verschillende soorten voertuigen quads die er zijn. Dit is trouwens gebeurd overeenkomstig de Europese richtlijn 92/61. Deze richtlijn werd achteraf vervangen door de richtlijn 2002/24 van de Europese Gemeenschap.

Aangezien de geciteerde categorieën van voertuigen toch fundamenteel van mekaar verschillen, lijkt het onmogelijk deze onder één noemer te brengen. Een uniforme inschrijving is evenmin aan de orde. Bovendien is de typegoedkeuring van voertuigen geen materie die door de individuele lidstaten kan worden geregeld, maar een prerogatief van de Europese Commissie.

Aangezien het voertuigen zijn die zijn goedgekeurd om op de openbare weg te rijden, zie ik echt geen reden om deze bij algemene regel de toegang te ontzeggen tot de bebouwde kom. Het staat derhalve de steden en gemeenten vrij door middel van de wettelijke signalisatie alle categorieën of bepaalde categorieën quads te weren op bepaalde wegen.

Voorzitter: Olivier Destrebecq.

Président: Olivier Destrebecq.

Vanzelfsprekend kan het niet de bedoeling zijn dat daarbij problemen worden afgewenteld op naburige steden of gemeenten. Er wordt dan ook het beste gewerkt in overleg, zoals dat bijvoorbeeld gebeurt tussen gemeentebesturen wanneer zij tonnagebepalingen op bepaalde wegen invoeren. Ook voor de quads pleit ik voor een gemeenschappelijke aanpak.

Een apart verkeersbord om quads te weren is op het eerste gezicht niet nodig omdat nu reeds door middel van gepaste verkeerssignalisatie de toegang kan worden ontzegd aan alle categorieën of aan bepaalde categorieën quads.

Mijnheer de voorzitter, tot daar mijn antwoord op de vragen van de heer De Grootte.

10.03 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik had helemaal niet de bedoeling een standpunt in te nemen wat het rijden met een quad betreft.

Mijn bedoeling is meer verbonden met de volgende vaststelling. Wanneer men een verkeersbeleid tot stand brengt, zou men dat moeten kunnen doen aan de hand van wetenschappelijk gefundeerde analyses. U hebt het daarnet aangehaald: inzake quads is er geen informatie. Nochtans is voor een degelijk verkeersbeleid een redelijk ver doorgedreven analyse met uitgesplitst statistisch materiaal nodig.

Ik blijf erop hameren: alleen in België slaagt men er niet in fatsoenlijke verkeersstatistieken op wetenschappelijke basis op te stellen. Mijn volgende vraag zal gaan over de ongevallenstatistieken inzake bestelwagens. Uw antwoord op die vraag zal dit waarschijnlijk opnieuw bevestigen. Ik wil u vragen, mijnheer de staatssecretaris, met het oog op een degelijk beleid, werk te maken van wetenschappelijk gefundeerde analyses. Nederland staat daar heel wat verder mee dan België. En niet alleen daarmee, natuurlijk.

Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de cijfers over de ongevallen met bestelwagens" (nr. 14282)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de letselongevallen met bestelwagens" (nr. 14312)

- de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de cijfers van de ongevallen met bestelwagens" (nr. 14319)

11 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre d'accidents impliquant des camionnettes" (n° 14282)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les accidents avec dommages corporels dans lesquels sont impliquées des camionnettes" (n° 14312)

- M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les statistiques relatives aux accidents dans lesquels sont impliquées des camionnettes" (n° 14319)

Le **président**: La question n° 14312 de M. Geerts sera transformée en question écrite.

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, collega De Grootte heeft net al de overgang gemaakt tussen de vorige vraag en deze. Alleen lijkt het mij niet zo'n goed voorbeeld van slechte gegevens of statistieken om een beleid op af te stemmen. We kennen op veel domeinen het probleem van slechte statistieken, maar hier hebben we toch te maken met een serieus onderzoek van het Instituut voor duurzame mobiliteit van de universiteit van Gent. Dat heeft specifiek onderzoek gedaan naar de ongevallencijfers waarbij bestelwagens zijn betrokken.

De cijfers uit het onderzoek dat in juni is verschenen en ook werd gepubliceerd in het tijdschrift De Verkeersspecialist, spreken boekdelen, vooral wat autosnelwegen betreft. Het globale cijfer voor het aantal letselongevallen steeg in de periode 1991-2007 met 26 procent. Het aantal letselongevallen met bestelwagens steeg in diezelfde periode met meer dan 83 procent. Dat zijn fenomenale cijfers die de wenkbrauwen doen fronsen. Vergelijkbare cijfers werden ook opgetekend in Nederland en in Duitsland. In Duitsland was dat zelfs nog extremer. In Duitse onderzoeken werd aangetoond dat snelheid een van de belangrijkste oorzaken van deze onveiligheid door bestelwagens is. Gezien de enorme verhoging van het aantal ongevallen met bestelwagens, menen we dat deze specifieke doelgroep of aandachtsgroep misschien ook wel specifieke maatregelen vereist.

In uw beleidsnota is er aandacht voor bepaalde doelgroepen als de motorrijders, de vrachtwagenbestuurders en jongeren in het verkeer. Dat mogen we zeker uitbreiden met bestelwagens als we dit onderzoek ernstig willen nemen. Er kan worden gedacht aan snelheidsbegrenzing, wat vrij eenvoudig zou kunnen, hoewel er natuurlijk altijd een hele weg moet worden afgelegd, door de bestaande Europese richtlijn 2005/85 uit te breiden voor voertuigcategorie N1. Een andere mogelijkheid, naast de snelheidsbegrenzer, is de intelligente snelheidsaanpassing ISA, een technisch hulpmiddel om snelheid te doen handhaven op onze wegen. Daarvan is al decennia sprake, maar de techniek is daar nu wel ongeveer klaar voor. De digitale snelheidskaart voor heel Vlaanderen is in volle ontwikkeling en zou in 2010 beschikbaar zijn, waardoor ISA ook effectief in de praktijk zal kunnen worden toegepast op ons hele wegennet. Dit biedt mogelijk interessante perspectieven om iets te doen aan de verkeersonveiligheid op basis van snelheidsovertreding, vandaar een aantal vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, in hoeverre bent u zich bewust – u bent zich daar ongetwijfeld van bewust – van de grote onveiligheidsfactor bij bestelwagens? Zoekt u naar oplossingen voor dit probleem? U heeft zelf in Het Laatste Nieuws aangehaald dat u eraan denkt – het Europees voorzitterschap zou daar een mooie hefboom voor kunnen zijn – om naar een snelheidsbegrenzing te gaan voor bestelwagens tot 3,5 ton.

Aan welke snelheid denkt u dan? Overweegt u ook om verder in te zetten op ISA, de intelligente snelheidsaanpassing, om het aantal ongevallen met bestelwagens, maar mogelijk ook met andere voertuigen, te verlagen om de snelheidslimieten beter te doen naleven?

11.02 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de vraag van mijn collega en mijzelf is gebaseerd op een herhaald onderzoek van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit. Mijn collega loopt daar hoog mee op, maar u zult horen dat ik dat helemaal niet doe.

In 2003 heeft men een eerste kleine analyse gedaan. Zeer recent, in 2009, heeft dit een vervolg gekregen in een artikel van 4,5 bladzijden. Ik citeer daaruit de eerste zin: "Uit de ongevallenstatistieken kunnen wij afleiden dat bestelwagens geen goede zaak zijn voor de verkeersveiligheid".

Daaruit kan men dus ook afleiden dat België over ongevallenstatistieken specifiek voor bestelwagens beschikt. Dat staat daar toch, maar België beschikt daar volgens mij helemaal niet over. De ongevallenstatistieken hebben het over de categorie lichte vrachtwagens. Daarin zitten de bestelwagens, maar ook de SUV's, de terreinwagens en de pick-ups. Gemakshalve rekent men dit alles bij de lichte vrachtwagens.

Het mag dan ook niet verwonderen dat het aantal lichte vrachtwagens met 60 procent is gestegen. Dat verklaart de stijging van het aantal ongevallen met letsels. De dodelijke ongevallen met lichte vrachtwagens zijn gelukkig gedaald.

Over de evolutie van het aantal vrachtwagens of gewone voertuigen, wordt gemakshalve gezwegen en met de reizigerskilometers van bestelwagens ten opzichte van gewone wagens wordt gemakshalve geen rekening gehouden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb hierover de volgende vragen.

Ten eerste, volgens een Nederlands onderzoek met betrekking tot de ongevallencijfers van 2006 en 2007 zouden de oorzaken voor het hoog aantal dodelijke slachtoffers bij chauffeurs van bestelwagens, liggen bij de tijdsdruk, te zwaar beladen voertuigen en chauffeurs die hun gordel niet willen dragen. Komt men in België ook tot dezelfde conclusie of moeten wij vaststellen dat daarover ook geen gegevens zijn?

Ten tweede, in de Europese ongevallenstatistieken wordt geen onderscheid gemaakt tussen auto's met vierwielaandrijving en andere en in de Belgische statistieken evenmin. Terreinwagens worden samen met bestelauto's en kleine vrachtwagens onderverdeeld in de categorie lichte vrachtwagens tot 3,5 ton. De enige manier om het gevaar van terreinwagens op de Belgische wegen aan te tonen, is het koppelen van de ongevallendata aan de voertuiggegevens. In Nederland is men hiermee gestart. Wanneer komt deze koppeling er in België?

11.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik heb uiteraard kennis genomen van de studie waarnaar wordt verwezen en die uitgaat van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de

Gentse universiteit. De onderzoekers hebben op basis van de statistieken van het BIVV de ongevallenbetrokkenheid van lichte bestelwagens, in de laatste tien jaar, onderzocht.

Ik moet ter zake twee opmerkingen maken.

Ten eerste, de lichte bestelwagens hebben een maximaal toegelaten massa tot 3,5 ton. Een rijbewijs voor een personenwagen van categorie B volstaat voor het besturen ervan. In feite gaat het over een zeer breed spectrum van voertuigen, gaande van kleine bestelwagens, genre personenwagen, tot echt grote bestelwagens, zoals de zogenaamde sprinters. Op de autowegen kunnen en mogen zij 120 kilometer per uur rijden. Ik wil in dat verband opmerken, mijnheer De Groote, dat de zogenaamde terreinwagens hoofdzakelijk worden beschouwd als personenwagens en bijgevolg niet onder de categorie lichte bestelwagens vallen.

Ten tweede, de voorgelegde statistieken houden te weinig rekening met de toename van het aantal bestelwagens. Op tien jaar tijd is het aantal bestelwagens namelijk met 60 procent toegenomen. Het aantal door bestelwagens afgelegde kilometers op autosnelwegen is bijna verdrievoudigd. De toename van het aantal bestelwagens heeft ongetwijfeld te maken met de toepassing van het just-in-timeprincipe, ook voor de kleinere verpakkingen, wat ook de toename van het aantal koerierdiensten verklaart. Het is bovendien ook een feit dat deze voertuigen enorm performant zijn geworden, zowel qua comfort als qua snelheid. Het is derhalve niet ongewoon om op de derde rijstrook van de autosnelweg bestelwagens te zien rijden met snelheden van 120 kilometer per uur en meer.

Wat de ongevallenbetrokkenheid betreft, zien wij inderdaad dat, terwijl alle letselongevallen dalen met 27 procent, de letselongevallen met bestelwagens stijgen met 21 procent. Op de autosnelwegen bedraagt de stijging zelfs 83 procent. Zoals ik al heb gezegd, zien wij tegelijkertijd echter dat het aantal afgelegde kilometers op autosnelwegen bijna is verdrievoudigd.

Over de oorzaken van deze ongevallen heb ik op dit ogenblik geen verdere gegevens, maar wellicht hebben zij inderdaad te maken met overdreven of onaangepaste snelheid en ook met vermoeidheid en overbelading. Op basis van het ongevallenformulier en het opgestelde proces-verbaal kan ik aan de heer De Groote zeggen dat het wel degelijk mogelijk is om aan de hand van de nummerplaat meer gedetailleerde gegevens van het voertuig te bekomen.

In elk geval zien wij dat hetzelfde fenomeen zoals ik het heb geschetst eveneens voorkomt in de buurlanden. Als wij bijgevolg spreken over de aanpak van de problemen dan moeten wij zeker gaan kijken naar wat men ter zake op Europees vlak wil doen. De invoering van de snelheidsbegrenzer is bovendien een Europese aangelegenheid die alleen door Europa verplicht kan worden gemaakt. Volgens mijn informatie wordt deze problematiek op dit ogenblik echter niet aangesneden op het Europese niveau, ook niet in de gespecialiseerde werkgroepen. Wij zullen moeten nagaan in hoeverre de Europese instanties warm kunnen worden gemaakt om, rekening houdend met de continuïteit op het niveau van het voorzitterschap of de vertegenwoordiging van de Commissie, deze problematiek bespreekbaar te maken op de Raad van de ministers van Transport zodat naar welbepaalde oplossingen kan worden gestreefd.

Er werd gealludeerd op mijn verklaringen die ik heb gedaan in Het Laatste Nieuws. Als wij inderdaad met dezelfde commissaris, de heer Tajani, verder kunnen werken dan hoop ik heel de problematiek te kunnen aansnijden vanaf 1 juli 2010 wanneer België het voorzitterschap van de Raad zal verzekeren.

Wat nu de intelligente snelheidsaanpassing betreft, waarnaar de heer Van den Bergh heeft verwezen. Het is geweten dat de ISA het stokpaardje is van het onderzoekscentrum in kwestie. De invoering van een dergelijk systeem zal in elk geval in een globaal Europees kader moeten worden bekeken met betrekking tot de eventuele invoering ervan voor alle voertuigen en dat op basis van de infrastructuur en de technologische middelen. Ik kan u zeggen dat ik persoonlijk zeker geen tegenstander ben. Het zou niet alleen de bestelwagens ten goede komen, maar in feite alle voertuigen.

Als het ons menens is op het vlak van de verkeersveiligheid, dan verdient het dat wij echt overwegen voor alle voertuigen om de maximumsnelheid op die manier beter onder controle te krijgen.

Ten slotte kan ik wel stellen dat ik ook positief sta tegenover elk initiatief om de inbouw van een snelheidsbegrenzer in bepaalde categorieën van lichte bestelwagens te stimuleren met het oog op een wetenschappelijke evaluatie van de effecten daarvan op de verkeersveiligheid en de mobiliteit.

11.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord en uw engagement daarin. Het laatste element dat u aanhaalt, dat u een proefproject met ISA of een snelheidsbegrenzer op bestelwagens zou willen stimuleren, is wel belangrijk.

Inzake het initiatief om eventueel te komen tot een algemene snelheidsbegrenzing van die voertuigcategorieën, categorie N1, waaronder inderdaad ook de terreinwagens vallen, verwijst u naar Europa, het Europees Voorzitterschap en de mogelijkheid om vanaf 1 juli 2010 daartoe initiatieven te nemen.

Ik denk dat het toch belangrijk is, als wij daar echt werk van zouden willen maken, om contact op te nemen met uw Duitse collega – in Duitsland werd die problematiek al op politiek niveau bediscussieerd – met de vraag in hoeverre daar ook bereidheid is om tot zo'n maatregel over te gaan, en eventueel ook met Zweden, dat het Voorzitterschap van Europa in handen heeft vóór België. Dus, in voorbereiding van het Belgisch Voorzitterschap kan er misschien al werk worden gemaakt met een land als Zweden, dat toch ver staat op het vlak van de verkeersveiligheid. Zweden zal er zeker ook oren naar hebben. Als wij op die manier een aantal bondgenoten kunnen vinden, dan denk ik dat het effectief mogelijk moet zijn om tijdens het Belgisch Voorzitterschap stappen vooruit te zetten.

Mijnheer De Groote, een kleine bedenking bij de nuancerings of de commentaar van u bij het onderzoek. Het is inderdaad een onderzoek op basis van bekende cijfers van het BIVV en er zijn inderdaad een aantal nuances te maken, zoals de stijging van het aantal bestelwagens, de stijging van het aantal voertuigkilometers dat wordt afgelegd. Die elementen moeten inderdaad mee in rekening worden gebracht.

Het aantal verkeersdoden is gedaald, zoals u zegt. Dat klopt, een daling met 10 procent. Maar in de rest van het verkeer gaat het over 40 procent. We mogen ook niet vergeten dat het aantal afgelegde autokilometers op onze wegen en het aantal afgelegde vrachtwagenkilometers op onze wegen ook spectaculair stijgt, terwijl we toch een daling van het aantal verkeersslachtoffers kennen.

Ik zou dat toch niet plat willen nuanceren. Ik wil die doelgroep en risicogroep in het verkeer toch ernstig nemen en daar dan ook maatregelen voor uitwerken.

11.05 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wat collega Van den Bergh heeft gezegd over platgaan en nuanceren, dat is niet zo. De cijfers zijn er.

Ik wil terugkomen op het gegeven van de statistieken waar we in ons land heel wat achterstand hebben. Wat de suggestie van de heer Van den Bergh betreft, wil ik ook waarschuwen voor te veel betutteling, ook in het verkeer. Dat is een typische Belgische plaag aan het worden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord dat ik nog verder zal bekijken. U hebt verwezen naar de Europese regelgeving. Alles moet inderdaad binnen een Europees perspectief worden gekaderd, maar daarmee zijn we nog geen stap verder.

Ik vind dat we ter zake zelf te weinig initiatieven nemen. In het buitenland gaat men steeds meer het doodslagcijfer van auto's berekenen, dat wil zeggen het aantal doden dat een bepaald type wagen bij botsingen veroorzaakt. Mijn vraag is waar we hier staan en hoelang het zal duren voor we ook op dat niveau aankomen.

11.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik wil een kleine bedenking formuleren.

Ten eerste, wat betreft de specifieke problemen van deze categorie, ben ik mij wel degelijk bewust van de evolutie van de lichte bestelwagens in het geheel van de ongevallenstatistieken. Er is daar een stijging. De tendens volgt niet de tendens van de andere categorieën. Het is evident dat wij daarvoor specifieke oplossingen moeten zoeken, en ik verbind mij daartoe.

Aangezien een Europese consensus noodzakelijk is voor ingrepen op technisch vlak – en u weet dat de Europese molen langzaam, maar zeker maalt – zal ik mijn Zweedse collega die sinds begin deze maand het voorzitterschap voert en mijn Spaanse collega die het vanaf 1 januari 2010 zal voeren, betrekken bij de voorbereiding.

U weet dat men in Europees verband telkens werkt met een groep van drie leden om de continuïteit te verzekeren. Ik zal hen bij dat geheel betrekken om na te gaan of wij op die manier kunnen komen tot een Europese aanpak die gaat in de richting die de heren Van den Bergh en De Groote hebben gesuggereerd.

U weet echter dat het niet alleen gaat om Duitsland, België en Nederland. In totaal moeten wij 27 neuzen in dezelfde richting krijgen om daaraan een passend gevolg te kunnen geven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation abusive de la piste d'atterrissage 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14306)

12 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ongeoorloofde gebruik van de landingsbaan 02 op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14306)

12.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, ce sujet revient régulièrement. Vous avez encore été interrogé, il y a peu, au sujet de l'utilisation abusive de la piste 02-20 le 24 mai dernier. Comme moi, vous recevez les messages de nombreux riverains excédés par l'utilisation de cette piste. Pas plus tard que le vendredi 26 juin, des riverains et leurs associations représentatives tant à Wezembeek-Oppem qu'à Kraainem et dans l'est de l'agglomération bruxelloise ont fait constater des infractions manifestes de la part de Belgocontrol dans la mise en service des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National.

Un huissier de justice a ainsi constaté que la piste d'atterrissage 02 avait été utilisée sans que la vitesse du vent soit réellement dépassée sur la piste 25, ni que la limite imposée, et par ailleurs contestée, de 7 nœuds de vent arrière avec rafales n'ait été atteinte sur cette piste. Il s'agit donc d'une mise en service anticipative de la piste 02 sur la base de prévisions ou estimations météo qui n'étaient pas avérées ou contestables.

En commission de l'Infrastructure du 22 juin dernier, vous aviez déclaré que Belgocontrol utilisait pour la sélection des pistes, les prévisions de l'Aerodrome Meteorological Forecast (AMF) qui mentionnent des valeurs maximales de vent, conformément aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et non pas des valeurs moyennes comme l'effectuent les Meteorological Airport Report (METAR).

Par ailleurs, sur le plan juridique, je tiens à préciser que depuis l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005, confirmé par l'arrêt de la Cour de cassation du 14 septembre 2006, l'État belge a été interdit de toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02 en application du plan dit Anciaux, même dans sa version bis.

Vous avez affirmé au cours de cette même commission du 22 juin dernier, "qu'en ce qui concerne les décisions de justice, les adaptations nécessaires avaient été apportées par le précédent gouvernement afin de s'y conformer", propos qui ne me semblent pas en rapport avec les décisions de justice.

En conséquence, monsieur le secrétaire d'État, quelles étaient les prévisions de l'AMF pour le 26 juin dernier? Pour quelles raisons la piste 02 a-t-elle été utilisée? Quelles sont les conditions actuelles précises d'utilisation de cette piste? Vous me rappellerez vraisemblablement vos propos antérieurs, mais je voudrais m'assurer de la continuité de vos déclarations.

Pourriez-vous me préciser, à nouveau, en quoi consistent les "adaptations nécessaires" et me dire si vous les estimez en rapport avec les décisions de justice intervenues?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je confirme à M. Maingain que la piste 02 a effectivement été utilisée le 26 juin dernier entre 07.10 heures et 17.30 heures. D'après Belgocontrol, le vent était pendant cette période orienté à 70° et est monté jusqu'à 8 nœuds. Il était donc tout à fait logique d'utiliser les pistes 07, puisqu'elles faisaient face au vent, et par extension la piste 02 pour les atterrissages.

Je pense avoir déjà suffisamment expliqué la méthode de choix des pistes utilisées par Belgocontrol en fonction notamment du vent et du trafic. Belgocontrol utilise cette méthode depuis maintenant cinq ou six ans. Je ne vais pas la répéter à chaque nouvelle utilisation de la piste 02.

Quant aux craintes formulées par M. Maingain, je rappelle que le gouvernement a décidé de faire appel à des experts internationaux pour réaliser une étude sur les normes de vent qui sont appliquées à Bruxelles-National. J'attendrai les résultats de cette étude avant de procéder à une nouvelle modification qui, je l'espère, pourra être définitive. Ces résultats sont attendus pour le mois de septembre.

12.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le secrétaire d'État, visiblement les constatations des faits sont contradictoires. Je prends acte de votre réponse, à savoir que selon Belgocontrol les conditions étaient réunies pour faire appliquer le principe d'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages.

Je suis heureux d'apprendre que le rapport des experts internationaux est attendu pour septembre. C'est un point important et constructif. Je suppose que vous pourrez rendre cette consultation publique à un moment donné pour les membres de la commission de l'Infrastructure et que nous pourrions ainsi prendre connaissance du rapport.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous m'indiquer par ailleurs dans quel délai vous estimez pouvoir en tirer des conclusions et faire un ensemble de propositions pour adapter les plans de répartition? Ceux-ci demeurent très contestés et je continue à penser qu'ils ne sont pas conformes aux décisions de justice qui sont intervenues. Mais je préfère préparer l'avenir que me lamenter sur le passé. Dans quel délai estimez-vous que vous pourrez formuler des propositions à la suite des conclusions des experts internationaux?

12.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Aussitôt les conclusions connues, je les étudierai et je ferai une proposition au Conseil des ministres. À partir de là, je pourrai faire l'exposé que vous sollicitez, monsieur Maingain.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction du terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14307)

13 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van de lowcostterminal op de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14307)

13.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, au moment où j'ai introduit ma question, je ne connaissais pas encore les délibérations du Conseil des ministres sur cette question. Le ministre pourra en tout cas en dire davantage sur la portée exacte et l'interprétation qu'il donne à son tour de ce qu'on a appris dans la presse des délibérations intervenues en Conseil des ministres ou en comité ministériel restreint. Il dira ce qu'il en est des procédures internes au gouvernement.

Je rappelle qu'avant même que d'autres en prennent l'initiative, des communes de Bruxelles (Auderghem, les deux Woluwe et Schaerbeek) ont introduit une action en cessation devant le tribunal de première instance en ce qui concerne l'aménagement d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National. Ce n'est pas la première fois qu'on en parle dans cette commission et il est exact qu'il ne revient pas au ministre Schouppe de s'inquiéter ou en tout cas de se mêler des procédures administratives en vigueur en Région flamande en matière d'urbanisme et d'environnement.

Par contre, ce qui a fait sans doute l'objet des délibérations ministérielles, un élément relève plus particulièrement de l'autorité du ministre ou en tout cas de son pouvoir de contrôle: le 18 juin 2008, le régulateur du SPF Mobilité a adressé un courrier à Brussels Airport Company (BAC) dans lequel il estimait que "le terminal low-cost ne peut entrer en fonction avant le début de la prochaine période de régulation (soit début mars 2011) et il n'est pas opportun de lui délivrer un avis concernant les redevances aéroportuaires".

Le 22 juin dernier, en réponse à plusieurs questions, vous avez déclaré que la tarification devait être établie sur une base transparente, conformément à la directive européenne, ce que le régulateur va bien entendu vérifier. Étant donné ce qui précède, je ne m'immiscerai pas dans la gestion des aéroports sur ce plan. Entre-temps, notamment par voie de presse, nous avons appris que le gouvernement fédéral s'était inquiété du développement du projet low-cost tel qu'envisagé pour le moment et qu'il suspendrait – si j'ai bien compris – toute décision à ce propos jusqu'en mars 2011.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que tel est bien l'avis du régulateur et que vous estimez dès lors que le gouvernement est lié par cet avis? Quelle est la position du gouvernement à la suite des dernières délibérations intervenues à ce sujet?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Maingain, vous aurez constaté que les nuisances sonores peuvent même empêcher un parlementaire de faire son boulot!

À la suite d'une demande d'avis de l'exploitant de l'aéroport sur le nouveau tarif, le Service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National a répondu, en juin 2008, qu'il n'était pas en mesure de donner un avis sur ces nouveaux tarifs en raison de l'absence de dispositions réglementaires pour des services différenciés. En conséquence, le Service de régulation en a conclu que ces nouveaux services, en l'occurrence un terminal low-cost, ne pouvaient pas être offerts aux passagers avant la prochaine période de régulation sans une modification de la réglementation. Si le Service de régulation constate un non-respect des dispositions de la licence d'exploitation, il est habilité à enjoindre l'exploitant à se conformer à ces dispositions et, le cas échéant, à lui imposer une amende administrative.

J'en viens aux questions à caractère politique que vous avez posées. Monsieur Maingain, ce que vous avez lu dans la presse relève de la responsabilité du journaliste. Selon la directive européenne, une qualification différenciée doit être d'application pour tous les aéroports au plus tard en mars 2011. Or, ces tarifs doivent être élaborés et connus par les compagnies avant la saison concernée. De ce fait, pratiquement, si nous ne prenons pas de décision aujourd'hui, non pas sur le low-cost mais sur la tarification différenciée, nous devrons de toute façon le faire dans un an. Entre-temps, Bruxelles, ne disposant pas de cet éventail de tarifications possibles, sera handicapée face à la concurrence de Schiphol, de Düsseldorf, de Cologne, du Luxembourg et de Paris.

C'est une question de compétition entre aéroports sur un principe reconnu par l'Europe, à savoir l'application d'une tarification différenciée en cas de qualité de service différenciée.

Pour moi, gardant à l'esprit le bien-être, voire la survie de la compagnie de Bruxelles, je pense être de notre devoir d'autoriser l'aéroport de Bruxelles à aménager exactement ce que les autres aéroports ont le droit de créer, c'est-à-dire l'application d'une tarification différenciée.

Dans notre pays, ce projet a été assimilé à un terminal low-cost. Pourtant, sur la question du terminal low-cost, idée lancée au départ par la direction de l'aéroport, qui a fait établir des statistiques sur le nombre de voyageurs supplémentaires, aucune décision n'est prise. Pour le moment, j'ignore encore s'il s'agit d'une bonne solution pour Bruxelles. Nous savons tous que les compagnies low-cost augmentent leurs parts de marché année après année, mais nous connaissons les avantages et les inconvénients de ce système d'exploitation et la charge qui pèse sur la Région devant supporter les frais inhérents à une telle exploitation. Comme moi, vous savez ce que la Région wallonne paie pour accueillir ces compagnies.

Pour ce qui concerne Bruxelles-National, le choix doit encore être fait: est-ce dans l'intérêt de Bruxelles en tant qu'aéroport qui reçoit globalement le groupe Lufthansa-SN Brussels Airlines de créer cette concurrence? Sans terminal spécifique low-cost, les compagnies low-cost utilisant Bruxelles-National paieront le service au même titre que toute autre compagnie aérienne; c'est clair. Ils paieront le même service, mais la différenciation est une nécessité sur le plan concurrentiel, qui deviendra obligatoire à partir de mars 2011.

Il nous appartiendra donc de prendre un jour la décision de continuer à désavantager l'aéroport de Bruxelles-National par rapport aux autres aéroports: tout à l'heure, je citais Schiphol, Düsseldorf, Cologne ou Paris, mais vous savez bien que la situation concerne également Lille, Charleroi, Bierset ou Maastricht, ou autres endroits où les low-cost sont actifs, comme Rotterdam. C'est donc une décision conséquente que de permettre ou non aux exploitants de Bruxelles-National de continuer à développer leurs services.

C'est le problème devant lequel nous nous trouvons.

13.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour la clarté et la franchise de sa réponse.

Il est évident que l'activité low-cost ne peut pas se développer sans tarif différencié. Vous tentez de placer la question sur deux plans différents. Or il faudra avoir réglementé la différenciation des tarifs pour en

permettre le développement. Indépendamment de cet aspect technique, la vraie question porte sur la vocation de Bruxelles National. Il faudra bien que le gouvernement choisisse! Il devra aussi tenir compte de la complémentarité de cet aéroport avec les autres, qui ont développé pour leur part une telle activité – particulièrement à Charleroi.

J'ai relevé que les compagnies aériennes, traditionnellement bonnes clientes de notre aéroport, regardaient ce projet avec une grande méfiance. Même Brussels Airlines ne semble pas souhaiter le développement d'activités low-cost. C'est pourquoi une réflexion préalable à toute décision plus technique me semble nécessaire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het onderzoek over de praktijken van EI Al" (nr. 14340)

14 Question de M. **Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'enquête au sujet des pratiques de la compagnie EI Al" (n° 14340)

14.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een opvolgingsvraag van een vraag die aan u en aan de minister van Binnenlandse Zaken, de heer De Padt, reeds in maart 2009 werd gesteld. De vraag handelt over de veiligheidssituatie op de luchthaven van Zaventem, meer bepaald over de beveiliging van de EI Al-vluchten, waarover toen in de pers opmerkelijke artikelen zijn verschenen over bepaalde praktijken.

Er werd aangekondigd dat verschillende diensten een en ander grondig zouden onderzoeken. U hebt dat aangekondigd en minister De Padt heeft aangekondigd dat bijvoorbeeld het Directoraat-Generaal Luchtvaart en ook de Brussels Airport Company een onderzoek zouden instellen. U hebt ook verklaard dat er naar een nieuw, passend protocol met EI Al zou worden gezocht.

Vandaag wil ik bij u gewoon even informeren naar de stand van zaken van de diverse onderzoeken die zijn gevoerd. Wat zijn de resultaten van voornoemde onderzoeken? Wat is er concreet veranderd aan de situatie van de beveiliging van de EI Al-vluchten? Hoe wordt er omgegaan met de Belgische passagiers die vaak aan vernederende fouilleringen werden onderworpen?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, zoals de heer Van Hecke het stelt, werd inderdaad een onderzoek gelast naar de wijze van optreden van EI Al bij de beveiliging van de EI Al-vluchten.

Uit het onderzoek is gebleken dat de veiligheidsagenten van voornoemde maatschappij, conform sedert dertig jaar getolereerde praktijken, deels zelf beveiligingstaken op zich nemen, zonder dat daarover duidelijke, formele afspraken bestonden.

Derhalve kwam het mij aangewezen voor om, na overleg in het Ministerieel Comité voor inlichtingen en veiligheid, voortaan formele en duidelijke afspraken te maken tussen de Belgische en de Israëlische overheden over de beveiliging van EI Al. Met andere woorden, de bedoeling is om een duidelijke afspraak te maken over wat al dertig jaar wordt getolereerd, zonder dat er een formele overeenkomst is.

Mijnheer Van Hecke, de besprekingen tussen beide overheden zijn momenteel lopende. Zij moeten op korte termijn leiden tot een concrete overeenkomst.

In afwachting werd EI Al erop gewezen dat haar veiligheidsdiensten geen toelating hebben om over te gaan tot manuele fouillering van passagiers. Daartoe dient, conform de luchtwetgeving, een beroep te worden gedaan op de gemandateerde leden van de luchthaveninspectie.

Tot daar het antwoord dat ik op dit ogenblik op uw vraag kan geven.

14.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, er waren heel wat onderzoeken

aangekondigd. Ik heb de indruk dat u toch niet al te diep wil ingaan op de resultaten van de diverse onderzoeken die zijn gevoerd. Ik weet niet of de informatie correct is, maar er waren toch ook een aantal verklaringen over de manier waarop de veiligheidsdiensten met passagiers door de beveiligingszone gingen en dergelijke. Waren die verklaringen correct of niet? Dat blijkt niet uit uw antwoord.

U spreekt over praktijken die sinds dertig jaar werden getolereerd. Ik kan mij voorstellen dat men een zeker veiligheidstoezicht tolereert, maar ik kan niet begrijpen dat dat dertig jaar lang werd getolereerd dat zulke fouilleringen werden uitgevoerd. U hebt nu wel uitdrukkelijk verklaard dat aan de veiligheidsdiensten van El Al is meegedeeld dat zij zulke fouilleringen absoluut niet mogen uitvoeren. Ik hoop dat zulke fouilleringen niet dertig jaar lang zijn getolereerd. Ik vermoed niet dat u dat bedoelde in uw antwoord.

Ik zal het dossier verder opvolgen en na het reces misschien opnieuw een aantal vragen stellen aan u en aan uw collega De Padt, om te kijken hoe de besprekingen ondertussen zijn verlopen en wat daarvan de concrete resultaten zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "le voyage en station debout dans les avions" (n° 14290)

- M. Peter Logghe au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les voyages en station debout proposés par Ryanair" (n° 14357)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la possibilité de voyager debout en avion" (n° 14377)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "staanplaatsen in vliegtuigen" (nr. 14290)

- de heer Peter Logghe aan de minister van Klimaat en Energie over "de staanplaatsen bij Ryanair" (nr. 14357)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke initiatieven om recht te staan in vliegtuigen" (nr. 14377)

Le **président**: M. Geerts a demandé que sa question soit transformée en question écrite.

15.01 Olivier Destrebecq (MR): Monsieur le secrétaire d'État, la compagnie aérienne low cost Ryanair a indiqué qu'elle discutait actuellement avec le constructeur américain Boeing de la possibilité d'installer à bord des avions des supports permettant à une douzaine de passagers de voyager quasiment debout.

Ryanair avait déjà lancé l'idée de faire payer davantage les passagers les plus lourds, j'avais d'ailleurs interpellé la ministre pour l'Égalité des chances à ce sujet

Un responsable de la société a expliqué que les passagers ne seraient pas complètement debout mais qu'ils disposeraient d'un tabouret sur lequel s'appuyer ou s'asseoir. Les sièges seraient gratuits ou avec une réduction allant jusqu'à 50%.

La rentabilité, légitime soit-elle, doit-elle être au prix de la sécurité des passagers?

Monsieur le secrétaire d'État, la loi autorise-t-elle ce genre d'adaptations dans les avions?

Le fait de voyager debout dans un avion, surtout en phase de décollage et d'atterrissage, n'est-il pas dangereux pour la sécurité des passagers?

Même s'il ne s'agit que d'un projet et que la compagnie devra, semble-t-il, demander l'aval de l'autorité de l'aviation irlandaise, ne pensez-vous pas que la Belgique devrait prendre position et relayer les inquiétudes qui sont les nôtres?

Je pense également qu'il faut relativiser les déclarations de Ryanair car ce n'est pas leur premier coup de marketing: après avoir émis l'idée de faire payer les gros, on va maintenant les faire voyager debout!

15.02 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, het is toch wel een vreemd bericht en ik dank collega Destrebecq voor zijn inleiding. Dat bespaart mij in elk geval het voorlezen van een stuk tekst.

Mijnheer de staatssecretaris, ik kom onmiddellijk tot mijn vragen. Het prijsvoordeel voor Ryanair lijkt evident, hoewel ik het niet onmiddellijk zie gebeuren dat reizigers rechtopstaand het opstijgen van het vliegtuig meemaken. Dalen is volgens mij al even hachelijk. Er zijn dus wel veiligheids- en consumentenproblemen.

Ik had mijn vraag eerst ingediend bij de minister van Consumentenzaken, de heer Magnette. De vraag is echter bij u gekomen. Wat is uw reactie op de verkoopstunt van Ryanair? Strookt het aanbieden van vliegtuigreizen waarbij de reiziger rechtop staat, met de algemene veiligheidsvoorschriften? Er zijn in elk geval veiligheidsvoorschriften van de International Civil Aviation Organisation. Ik zou dus graag even een woordje uitleg willen van u.

Als het niet strookt met de bestaande veiligheidsvoorschriften, wordt hier dan tegen opgetreden? Wordt er een gesprek aangegaan met Ryanair? Werd er al overleg gepleegd? Kreeg u al uitleg over die toch wel vreemde manier van reizen?

15.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ryanair heeft een spraakmakend businessmodel en zijn manier van communiceren over selecte onderwerpen is op dezelfde maat gesneden. Na onder andere het weglaten van zonneblinden in vliegtuigramen, het niet langer voorzien van een instelmogelijkheid voor rugleuningen van vliegtuigzetels, het aanrekenen van extra kosten aan zwaarlijvige passagiers en het betalend maken van toiletbezoek aan boord is nu de mogelijkheid van semi-staanplaatsen in vliegtuigen aan de orde gesteld, zowel in puur technisch contact met vliegtuigconstructeur Boeing als op het publieke forum.

Veeleer dan alles op voorhand uit te sluiten lijkt het mij aangewezen te kijken naar wat de reglementering van de burgerluchtvaart over die aangelegenheden allemaal vertelt.

En Europe, tout produit, pièce ou équipement d'aéronef, comme les sièges d'avion, doit être certifié par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Lors de cette certification il est vérifié que ces équipements répondent aux exigences essentielles définies dans le règlement européen 216/2008 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Chaque nouvel équipement d'aéronef doit être testé et agréé par l'EASA dès sa conception et avant sa mise en service. Il faut en outre savoir que les concepteurs d'aéronefs Airbus et Boeing ont leurs propres cahiers des charges vis-à-vis de leurs clients en matière d'exigences pour les sièges d'avion qui, sur certains points, sont parfois plus contraignantes que les exigences des autorités.

Étant donné que nous nous trouvons ici au stade de l'idée de la conception ou de la certification, les transporteurs aériens devront encore patienter quelque temps – vous savez ce que cela peut signifier dans un cadre européen – avant d'embarquer des passagers debout. Entre-temps, la publicité a été faite!

15.04 Olivier Destrebecq (MR): Me voilà rassuré. Je partage tout à fait votre conclusion, monsieur le secrétaire d'État.

15.05 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord is duidelijk. Ik kan mijn familieleden die binnenkort met Ryanair vliegen, geruststellen dat zij binnenkort noch stijgend noch dalend in rechtstaande of halfop rechtstaande positie zullen moeten vliegen.

15.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik weet niet hoe zij zouden reageren indien zij rond Brussel de bochten maakten die de heer Maingain hen wil laten maken.

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

16 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het personeel van BAC" (nr. 14335)

16 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le personnel de BAC" (n° 14335)

16.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag heb ik ook al gesteld in een eerdere commissievergadering. Een aantal vragen werd toen door u beantwoord. Het ging daarbij meer om de veiligheid en dergelijke.

Op mijn vragen inzake het personeel van BAC, en meer bepaald hoeveel statutaire en contractuelen er werken, en of er zal worden gezocht naar alternatieve tewerkstelling wanneer men de saneringsplannen doorvoert naar aanleiding van het Berger-rapport, hebt u gezegd dat ik ze aan minister Vanackere moest stellen.

Ik heb dat dan ook gedaan, maar blijkbaar is deze vraag terug naar hier gekomen en moet ik die gegevens toch aan u vragen. Ik wil graag weten hoeveel contractuele en statutaire personeelsleden er zijn. Hoeveel daarvan worden eventueel afgedankt volgens de saneringsplannen die op stapel staan? Wordt er naar alternatieve tewerkstelling gezocht? Kunt u de omstandigheden toelichten? Op welke wijze zullen de rechten van de statutaire personeelsleden worden gevrijwaard?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw Somers, ik kan u mededelen dat de directie van BAC inderdaad verschillende opties heeft overwogen als antwoord op de huidige crisis in de luchtvaart. Voor zover ik weet is een saneringsplan – u weet waarover ik het heb – op dit ogenblik niet meer aan de orde.

Alle personeelsleden van BAC hebben een contractueel statuut, maar ongeveer de helft van de personeelsleden behouden de verworven rechten die zij hadden voor de omzetting van het vroegere BIAC in een naamloze vennootschap van privaat recht. Deze personeelsleden genieten dus vastheid van betrekking. Onder vastheid van betrekking wordt verstaan dat zij niet uit hun functies kunnen worden ontzet tenzij om de redenen die zijn vermeld in het personeelsreglement en overeenkomstig de daarin bepaalde procedures.

Ik denk dat ik kort, maar duidelijk ben geweest.

16.03 Ine Somers (Open Vld): Dank u voor de toelichting en de antwoorden op mijn vraag.

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

17 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de boetes voor spoorbedrijven" (nr. 14364)

17 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les amendes pour les entreprises ferroviaires" (n° 14364)

17.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, de regering heeft beslist een systeem uit te werken van financiële incentives voor de diverse spoorwegbedrijven. Deze bedrijven kunnen worden beloond of gestraft, naargelang zij al dan niet aan bepaalde criteria voldoen. Infrabel zou verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van deze maatregel.

Ik heb de volgende vragen.

Kunt u mij meer uitleg geven over deze maatregel? Hoe verhouden deze beloningen en/of straffen zich tot analoge bepalingen in de beheerscontracten die met de NMBS-groep zijn afgesloten? Wat heeft voorrang, de nieuwe afspraken en financiële incentives of het beheerscontract? Zullen beiden geldend zijn? Hoe zal Infrabel de bonussen financieren? Kan men hiervoor rekenen op overheidssteun?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, ik kan u mededelen dat het artikel 11 van de Europese richtlijn 2001/14 de invoering oplegt van een prestatieregeling die de tarifieringsystemen van de infrastructuur toelaat om spoorondernemingen en de beheerder van de infrastructuur aan te moedigen om de tekorten te beperken en de performantie van het spoornetwerk te verbeteren. Dat is het uitgangspunt.

In een brief van 27 juni 2008 constateerde de Europese Commissie dat dit prestatiesysteem in België niet in werking is. Als gevolg meent de Commissie dat België zijn verplichtingen niet nakomt die werden opgelegd

op grond van het artikel 11 van de richtlijn die ik daarstraks heb geciteerd. Daarom werd België in gebreke gesteld.

In een wetsontwerp dat na eerste lezing in de Ministerraad werd goedgekeurd op 3 juli 2009 – dat is dus zeer recent – werd een artikel ingevoerd om België in regel te brengen met deze Europese richtlijn. Het artikel luidt als volgt: "Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de regels voor de berekening en de betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling."

Het ligt natuurlijk niet in de bedoeling van de regering om Infrabel financieel te helpen bij de uitwerking van het mechanisme. In feite moet het systeem, waarvan de praktische modaliteiten nog ter studie liggen, zelfbedruipend zijn.

Men moet ervoor zorgen dat het systeem Infrabel of de NMBS niet dubbel straft of dubbel compenseert voor dezelfde feiten. Daarom moet men aandachtig zijn bij de uitwerking van de praktische modaliteiten die ik daarstraks heb aangehaald. Daarmee zullen wij ons in de loop van de volgende weken en maanden bezig houden.

17.03 Ine Somers (Open Vld): Op mijn vragen en bedenkingen is hierbij antwoord gegeven. Het is zeker belangrijk effectief na te gaan hoe men dubbele compensaties en straffen kan vermijden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars" (n° 14434)

18 Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en met autocars" (nr. 14434)

18.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le ministre, les mois de juillet et août correspondent à de nombreux départs en vacances. C'est la raison pour laquelle je m'interroge sur les nouvelles dispositions de la loi du 6 mai 2009 qui modifie l'arrêté royal du 30 décembre 1946 concernant les transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars.

Avant cette modification, les dispositions en matière de coresponsabilité dans les réglementations relatives aux transports professionnels routiers ne concernaient que le transport des marchandises. À la suite de divers accidents entraînant parfois des blessures graves, voire des décès, il est ressorti que des fautes auraient pu être dues au non-respect du nombre maximal de personnes transportées, des temps de conduite ou de repos, ou encore de la vitesse autorisée.

En proposant cette loi, le législateur a souhaité, d'une part, dissuader les organisateurs (appelés donneurs d'ordre dans la loi) d'utiliser les services d'un transporteur peu scrupuleux et pas en ordre et, d'autre part, réduire la pression à laquelle certains organisateurs soumettaient les transporteurs.

Désormais, les organisateurs, qu'ils soient associations de pensionnés, clubs sportifs, mouvements de jeunesse, ASBL ou autres, seront punis s'ils ont donné des instructions qui entraînent des infractions déterminées: dépassement du nombre autorisé de personnes à transporter, non-respect des temps de conduite et de repos, dépassement de la vitesse autorisée.

De plus, sur base de PV établis par ses agents qualifiés, le donneur d'ordre professionnel sera également sanctionné d'office si le transporteur ne possède pas la licence de transport requise.

Monsieur le ministre, j'ai le rapport sous les yeux. Avant de vous interroger, j'ai pris la peine de vérifier si les questions n'avaient pas déjà été formulées et abordées dans le cadre des dispositions diverses. Le résultat de mes vérifications s'avérant négatif, je me permets de vous interroger.

La réglementation relative au temps de conduite et de repos exige que la durée de conduite journalière soit de neuf heures maximum, une prolongation jusqu'à dix heures pouvant intervenir un maximum de deux fois

par semaine. Les organisateurs sont-ils susceptibles de connaître le planning du chauffeur pour la semaine? Autrement dit, si je commande un car pour le transport de pensionnés, si je passe le marché, si je signe le bon de commande, suis-je en tant qu'ASBL dans l'obligation de demander le planning du chauffeur le jour du départ? Dans l'affirmative, le donneur d'ordre sera-t-il dans l'obligation d'avoir la grille horaire et tous les tachygraphes de la semaine pour vérifier si la société répond bien à la réglementation? La responsabilité finale du conducteur, notamment en matière du respect de la vitesse maximale autorisée, n'est-elle pas remise en question?

Pour étayer la difficulté d'application de cette nouvelle réglementation – que je ne remets pas en question puisque je l'ai votée en séance plénière –, je voudrais vous poser quelques questions, monsieur le ministre. Si une ASBL commande un car pour un déplacement et que le président de cette association ne peut accompagner personnellement la sortie, la personne accompagnant le groupe est un guide extérieur, ni un employé de la société d'autocars ni un membre de l'ASBL. Qu'en est-il de sa responsabilité, notamment en cas d'excès de vitesse?

Un autre cas de figure: le donneur d'ordre est coresponsable en cas d'infraction au Code de la route mais il lui est techniquement impossible de vérifier le compteur de vitesse; en effet, comme la loi le prévoit, tous les passagers doivent rester assis et porter la ceinture de sécurité. À qui incombe alors cette responsabilité? En cas de litige, les instructions étant données verbalement, qu'en est-il de la responsabilité? Je suppose qu'il s'agit d'une coresponsabilité, même si le donneur d'ordre a attiré l'attention du chauffeur.

Ne pensez-vous pas que la faute risque d'être rejetée de part et d'autre? Il s'avère que le secteur n'est pas parfaitement au courant de la nouvelle réglementation. Une note est-elle prévue afin d'en informer les acteurs? Certaines ASBL sont-elles considérées comme professionnelles au même titre qu'un tour-opérateur?

18.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, devant la patience dont Mme Lejeune a témoigné pour poser sa seconde question, je me dois de lui apporter une réponse circonstanciée.

Madame Lejeune, les questions que vous soulevez me conduisent à apporter les éclaircissements souhaités en ce qui concerne l'application de la loi sur la coresponsabilité de donneurs d'ordre en matière de transport de personnes par route.

Il s'agit d'une modification de l'arrêté royal du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route, effectués par autobus et autocar. Elle a été introduite par la loi portant des dispositions diverses du 6 mai 2009. L'arrêté royal du 30 décembre 1946 prévoit désormais une plus grande responsabilité du donneur d'ordre dans le transport de personnes par route, en vertu de l'article 30bis. Entrée en vigueur le 29 mai 2009, cette modification législative vise le tourisme par autocar, y compris le transport international sur de longues distances. Les objectifs du législateur sont, d'une part, de dissuader les donneurs d'ordre de recourir aux services d'un transporteur qui n'est pas en règle; de l'autre, de réduire la pression à laquelle certains donneurs d'ordre soumettent les transporteurs.

Comme l'indique Mme Lejeune, les organisateurs, qu'ils soient des associations de pensionnés, des groupes sportifs, des mouvements de jeunesse, des ASBL ou autres, seront punis s'ils ont donné des instructions qui entraînent des infractions déterminées. Je pense notamment au dépassement du nombre autorisé des personnes à transporter, au non-respect des temps de conduite et de repos et au dépassement de la vitesse autorisée. Voilà pour ce qui concerne la philosophie générale.

Pour ce qui est des questions posées par Mme Lejeune, dans le cadre de la réglementation relative au temps de conduite et de repos des conducteurs, les organisateurs sont-ils susceptibles de connaître le planning du chauffeur pour la semaine? L'organisateur ne doit pas nécessairement avoir connaissance du planning du conducteur. Par contre, il ne peut pas donner des instructions au conducteur pour dépasser les temps de conduite autorisés. Par exemple, à une heure de l'arrivée prévue, dans le cas où le conducteur refuserait de poursuivre la route parce qu'il dépasse le temps de conduite autorisé, si l'organisateur exige tout de même de poursuivre le trajet, il engage sa propre responsabilité.

Quant à la responsabilité du conducteur en matière de respect de la vitesse maximale, l'organisateur du transport ou donneur d'ordre n'engage sa propre responsabilité que s'il exige du conducteur qu'il dépasse la vitesse maximale autorisée. Tel serait le cas si l'organisateur donnait l'ordre au conducteur de faire des excès de vitesse afin d'arriver à temps à l'aéroport, voulant ainsi éviter aux voyageurs de rater leur avion.

Quid de la responsabilité en cas d'infraction au Code de la route?

Comme pour les cas précédents, le donneur d'ordre n'engage sa responsabilité que s'il donne au conducteur des instructions obligeant celui-ci à commettre des infractions, comme obliger le conducteur à ne pas respecter les feux de signalisation afin de récupérer le temps perdu dans les encombrements du trafic routier.

En conclusion, l'entrepreneur de transports et/ou le conducteur reste(nt) toujours seul(s) responsable(s), sauf lorsqu'il est prouvé que le donneur d'ordre a donné des instructions formelles de dépasser le nombre de passagers autorisé, de ne pas respecter le temps de conduite et de repos ou encore de dépasser la vitesse maximale autorisée. Autre exemple: obliger le conducteur à embarquer dans un autocar un ou des passagers en plus du nombre autorisé.

Par ailleurs, toutes les informations relatives à la coresponsabilité des donneurs d'ordre se trouvent maintenant sur le site web de mon département, le SPF Mobilité et Transports. Ce site met même à la disposition des internautes un écran lui permettant de rechercher les entreprises de transports autorisées dans le secteur des autocars.

Il reste une dernière question relative à l'engagement des ASBL. À ce propos, je tiens à signaler qu'une ASBL dont l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire est à considérer comme un donneur d'ordre non professionnel.

18.03 Josée Lejeune (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse, dont je ne suis toutefois pas satisfaite. Je pense que la loi était nécessaire mais il y a quelques petites incompréhensions et difficultés sur le terrain.

Ma première question concernait la demande de planning à une société de transport. Vous m'avez répondu qu'il n'était pas nécessaire de demander le planning du chauffeur. Si je ne demande pas ce planning et qu'il s'avère que le chauffeur n'a pas respecté la réglementation durant la semaine, s'il y a un accident lors du transport, comme je ne suis pas censée posséder le planning, je ne suis pas responsable. La responsabilité incombe au chauffeur.

18.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Ou au patron du chauffeur.

18.05 Josée Lejeune (MR): Ou à la société. C'est donc bien clair.

Prenons l'exemple du chauffeur qui ne respecte pas la réglementation ou le Code de la route et qu'un procès-verbal est dressé. Le chauffeur, pour éviter d'être sanctionné par son patron ou pour éviter de devoir payer l'amende, renvoie la responsabilité aux personnes qu'il transporte. Là, nous nous retrouvons dans un système de coresponsabilité alors que les passagers n'ont aucune responsabilité! Il y a vraiment un souci.

18.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il ne peut y avoir de malentendu! Si le chauffeur brûle un feu et qu'il ne peut prouver qu'il a reçu l'ordre de passer, c'est lui qui est responsable!

La responsabilité incombe toujours au chauffeur sauf s'il y a eu un ordre donné par les passagers de ne pas respecter la réglementation. Si c'est un bus de 50 personnes et que le client se présente avec 60 personnes, le chauffeur peut refuser. Mais si le client oblige le chauffeur à embarquer tout le monde, le client sera alors responsable.

18.07 Josée Lejeune (MR): Oui, cela paraît logique quand on n'est pas sur le terrain. Mais, quand on est sur le terrain, il y a de graves soucis. Vous ne pourrez jamais prouver que vous n'avez pas donné l'ordre, puisque celui-ci se donne verbalement. Il y aura un problème de coresponsabilité: l'un va dire que ce n'est pas lui, l'autre dira que c'est le chauffeur qui est en cause, etc.

J'ai une suggestion à vous faire. Pour les ASBL, les écoles et autres qui font régulièrement appel à ce genre de transport, ne serait-il pas intéressant de demander au secteur de rédiger une convention et de conclure celle-ci entre l'association et le transporteur? Il faut respecter le Code de la route, évidemment. Les deux parties s'engageraient à respecter cette convention. Cela éviterait les problèmes.

18.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Vous souhaitez un canevas pratique pour les associations qui font appel à des sociétés de transport?

18.09 Josée Lejeune (MR): Ce sont souvent des bénévoles qui travaillent pour ces associations qui ne reçoivent pas de subsides. Vous allez peut-être pénaliser certaines de ces associations. Cette convention assurerait que le chauffeur respecte les temps de conduite et que le donneur d'ordre respecte le Code de la route et les temps de conduite. Il ne pourrait pas donner des ordres allant à l'encontre de la réglementation.

18.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je m'engage à demander aux personnes qui sont en contact avec les représentants des autocaristes de voir ce que l'on peut faire pour faciliter une meilleure compréhension entre les uns et les autres.

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

Le **président**: Chers collègues, je vous remercie, car c'est la première fois que je préside une réunion. En ce qui nous concerne, il s'agit de la dernière réunion avant les congés. Je vous fixe donc rendez-vous pour la première réunion de notre commission qui aura lieu au mois de septembre

*La réunion publique de commission est levée à 12.50 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.50 uur.*