



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**woensdag**

**21-10-2009**

**Voormiddag**

**mercredi**

**21-10-2009**

**Matin**

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&amp;V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a</i>	<i>socialistische partij anders</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i><a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a></i>	<i><a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a></i>
<i>e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a></i>	<i>e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a></i>

## INHOUD

- Vraag van de heer Kristof Waterschoot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Rotterdam Rules" (nr. 14647) 1  
*Sprekers: Kristof Waterschoot, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 3  
 - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 14653) 3  
 - mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overlegforum voor de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14733) 3  
 - mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over de windnormen" (nr. 15044) 3  
 - de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de windnormen" (nr. 15369) 3  
 - de heer André Flahaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het Overlegforum inzake geluidshinder voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 15702) 3  
 - de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsoverlast in Waals-Brabant" (nr. 15783) 3  
 - de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evaluatie van de windnormen van kracht op de luchthaven van Zaventem" (nr. 15801) 3  
 - de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het actuele spreidingsbeleid en de gevolgen die verleend worden aan de bestelde studie over de windnormen" (nr. 15814) 3  
*Sprekers: Valérie De Bue, Sonja Becq, André Flahaut, David Lavaux, Georges Dallemagne, Bart Laeremans, Michel Doomst, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "Infrabel" (nr. 14810) 18  
*Sprekers: François Bellot, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Vraag van de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de campagne van FEBIAC om het gebruik van motoren voor het woon-werkverkeer te promoten" (nr. 14849) 20

## SOMMAIRE

- Question de M. Kristof Waterschoot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les Rotterdam Rules" (n° 14647) 1  
*Orateurs: Kristof Waterschoot, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Questions jointes de 2  
 - Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 14653) 2  
 - Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le forum de concertation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14733) 2  
 - Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude relative aux normes de vent" (n° 15044) 2  
 - M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les normes de vent" (n° 15369) 2  
 - M. André Flahaut au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le Forum de concertation des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem" (n° 15702) 2  
 - M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores en Brabant wallon" (n° 15783) 2  
 - M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évaluation des normes de vents en vigueur à l'aéroport de Zaventem" (n° 15801) 2  
 - M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'actuelle politique de dispersion et la suite réservée à l'étude sur les normes de vent" (n° 15814) 3  
*Orateurs: Valérie De Bue, Sonja Becq, André Flahaut, David Lavaux, Georges Dallemagne, Bart Laeremans, Michel Doomst, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "Infrabel" (n° 14810) 18  
*Orateurs: François Bellot, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la campagne de la FEBIAC visant à promouvoir l'usage de la moto dans le cadre des déplacements du domicile au lieu de travail" (n° 14849) 20

	<i>Sprekers:</i> <b>Peter Luykx, Etienne Schoupe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Peter Luykx, Etienne Schoupe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsoverlast van een rode helikopter in de 'no fly'-zone te Brussel" (nr. 14807)	24	Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores engendrées par un hélicoptère rouge ayant survolé la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles" (n° 14807)	24	
<i>Sprekers:</i> <b>Patrick De Grootte, Etienne Schoupe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Patrick De Grootte, Etienne Schoupe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité		
Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de overgangperiode voor de inwerkingtreding van een aantal bepalingen van het ministerieel besluit van 27 juli 2009 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 14631)	25	Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le caractère transitoire de certaines dispositions de l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14631)	25	
<i>Sprekers:</i> <b>Olivier Maingain, Etienne Schoupe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Olivier Maingain, Etienne Schoupe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité		
Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beleveren buiten de spitsuren, teneinde de files te vermijden, de leveringskosten te verminderen en het ongevalrisico te verminderen" (nr. 14854)	27	Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les livraisons en dehors des heures de pointes pour éviter les embouteillages, réduire les frais de livraison et diminuer les risques d'accidents" (n° 14854)	27	
<i>Sprekers:</i> <b>François Bellot, Etienne Schoupe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>François Bellot, Etienne Schoupe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité		
Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de tachograafkaarten voor bestuurders met rijbewijs B" (nr. 14916)	29	Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les cartes tachygraphiques destinées aux conducteurs titulaires du permis B" (n° 14916)	29	
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, Etienne Schoupe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, Etienne Schoupe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité		
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verbetering van de veiligheid van de fietsers" (nr. 14974)	31	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'amélioration de la sécurité des cyclistes" (n° 14974)	31	
<i>Sprekers:</i> <b>Jean-Jacques Flahaux, Etienne Schoupe</b> , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> <b>Jean-Jacques Flahaux, Etienne Schoupe</b> , secrétaire d'État à la Mobilité		
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	33	
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe vereisten inzake beroepsbekwaamheden voor de vrachtwagenbestuurders" (nr. 14984)	34	- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouvelles exigences d'aptitudes professionnelles pour les conducteurs de poids lourds" (n° 14984)	33	
- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bij- en nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15120)	34	- M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15120)	33	
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15680)	34	- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15680)	33	
- de heer Guy Milcamps aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15681)	34	- M. Guy Milcamps au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15681)	33	

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de afwezigheid van een oprismodule over de wegcode in het kader van de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15696)	34	- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'absence de module de révision du code de la route dans la formation continue des chauffeurs de poids lourds" (n° 15696)	33
<i>Sprekers: François Bellot, Karine Lalieux, David Lavaux, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: François Bellot, Karine Lalieux, David Lavaux, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	40	Questions jointes de	40
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 15015)	40	- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 15015)	40
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de behandeling van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 15016)	40	- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le traitement des autorisations de transport exceptionnel" (n° 15016)	40
<i>Sprekers: David Lavaux, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: David Lavaux, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding van 2006" (nr. 15033)	41	Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les critiques relatives à la réforme de l'apprentissage à la conduite automobile de 2006" (n° 15033)	41
<i>Sprekers: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verplichte brandblusser in autovoertuigen" (nr. 15066)	43	Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la présence obligatoire d'un extincteur dans les véhicules automobiles" (n° 15066)	43
<i>Sprekers: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	45	Questions jointes de	46
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werkomstandigheden van de luchtverkeersleiders" (nr. 15143)	45	- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conditions de travail des contrôleurs aériens" (n° 15143)	46
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de staking van de luchtverkeersleiders van vrijdag 25 september 2009" (nr. 15180)	45	- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la grève des contrôleurs aériens du vendredi 25 septembre 2009" (n° 15180)	46
<i>Sprekers: Jan Mortelmans, David Lavaux, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Jan Mortelmans, David Lavaux, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	49	Questions jointes de	49
- de heer Olivier Hamal aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het verstrekken door de DIV van de kentekenplaten niet enkel voor achteraan de wagens maar ook voor vooraan" (nr. 15247)	49	- M. Olivier Hamal au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la fourniture par la DIV non seulement des plaques arrière des véhicules mais aussi des plaques avant" (n° 15247)	49
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van de Europese nummerplaat" (nr. 15367)	49	- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration de la plaque minéralogique européenne" (n° 15367)	49
- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een Europese nummerplaat" (nr. 15394)	49	- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration de la plaque minéralogique européenne" (n° 15394)	49

- de heer Patrick De Grootte aan de 49  
staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan  
de eerste minister over "de nieuwe Europese  
nummerplaten" (nr. 15430)

*Sprekers:* **Olivier Hamal, Michel Doomst,  
Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor  
Mobiliteit, **Paul Vanhie, Patrick De Grootte,  
Jean-Jacques Flahaux**

- M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la 49  
Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les  
nouvelles plaques d'immatriculation européennes"  
(n° 15430)

*Orateurs:* **Olivier Hamal, Michel Doomst,  
Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la  
Mobilité, **Paul Vanhie, Patrick De Grootte,  
Jean-Jacques Flahaux**

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 21 OKTOBER 2009

MERCREDI 21 OCTOBRE 2009

Voormiddag

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.22 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.  
La séance est ouverte à 10.22 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Geachte collega's, de agenda van vandaag is zeer lang. Ik stel dus voor dat wij niet te lang talmen alvorens van start te gaan. Vraag nr. 14627 van de heer Libert en vraag nr. 14631 van de heer Maingain zullen later deze voormiddag aan bod komen. We gaan van start met de vraag van de heer Waterschoot.

**01** Vraag van de heer Kristof Waterschoot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Rotterdam Rules" (nr. 14647)

**01** Question de M. Kristof Waterschoot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les Rotterdam Rules" (n° 14647)

**01.01** **Kristof Waterschoot** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 11 december werd door de algemene vergadering van de Verenigde Naties het verdrag over de overeenkomsten voor internationaal transport, geheel of gedeeltelijk over zee – de zogenaamde *Rotterdam Rules* – goedgekeurd. Op 21 september 2009 was de ondertekening van dit verdrag te Rotterdam gepland.

**01.01** **Kristof Waterschoot** (CD&V): Les fameuses *Rotterdam Rules* sont une convention des Nations unies regroupant les accords relatifs au transport international par mer. Les expéditeurs belges appellent notre gouvernement à ne pas signer cette convention. Ils estiment que ces règles n'apportent pas la moindre simplification ou harmonisation, bien au contraire.

De Confederatie der Expeditie van België heeft de Belgische regering opgeroepen dit verdrag niet te ondertekenen omdat zij vrezen dat deze regeling zeer complex zou zijn. Ik wil kort ingaan op hun bezwaren.

Le secrétaire d'État partage-t-il ces inquiétudes? Notre pays va-t-il signer cette convention?

Zij gaan ervan uit dat de balans van verplichtingen en verantwoordelijkheden overhelt in het nadeel van de transportsector, dat de regeling uitermate complex is en dat ze waarschijnlijk aanleiding zal geven tot nog meer onzekerheden en betwistingen dan voorheen en dat de Rotterdam Rules geen harmonisering noch vereenvoudiging betekenen. Wel integendeel, ze zullen eenvoudigweg een nieuw regime toevoegen aan de reeds bestaande zoals CMR, CMI, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, COGSA, enzovoort.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, wat is de houding van de Belgische regering tegenover de Rotterdam Rules? Deelt u de bezorgdheden van de CEB, die worden bijgetreden door The European Shipping Council en CLECAT?

Mijn tweede vraag was of België het verdrag op 21 september 2009 mee zou ondertekenen? Ik weet intussen dat dit niet het geval is, maar mijn vraag is of België dit verdrag alsnog zal ondertekenen.

**01.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Waterschoot, ik kan u meedelen dat een delegatie van België effectief aanwezig was in Rotterdam op de ondertekeningsceremonie van het verdrag over overeenkomsten voor internationaal transport geheel of gedeeltelijk over zee, de zogenaamde Rotterdam Rules, zoals dit worden omschreven.

Ik kan u wel de verzekering geven dat België dit verdrag niet heeft ondertekend. Wij zijn voorstander van een vereenvoudiging alsook van een harmonisering van de internationale vervoerscontracten, maar het is op dit ogenblik voor ons nog niet duidelijk of de Rotterdam Rules echt beantwoorden aan de voorwaarden zoals wij die zien.

U weet dat dit gebeurt op het moment dat wij bezig zijn met een volledige herziening van het Belgische zeerecht. Wij zijn daarmee actief bezig. Dat wordt voorbereid. Ik hoop daar in de loop van de volgende maanden mee klaar te zijn. In het in voorbereiding zijnde nieuwe wetboek zal een uitvoerige titel worden gewijd aan de in het nieuwe verdrag behandelde aangelegenheden, inzonderheid de overeenkomst van zeevervoer.

Het nieuwe verdrag heeft bovendien een impact op andere mogelijk in het nieuwe Belgische wetboek te regelen kwesties, zoals bijvoorbeeld het multimodaal vervoer en de goederenbehandeling. Het verdrag zoals dit uitgewerkt is, dus de Rotterdam Rules, zal dan ook nog verder moeten bestudeerd worden in het licht van de modernisering van ons zeerecht zoals dat op dit ogenblik bestaat.

**01.03** **Kristof Waterschoot** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp uit uw antwoord dat wij dus eerst de Belgische oefening rond het zeerecht zullen afronden en dan de afweging zullen maken in hoeverre dit al dan niet kan worden ingepast in het verdrag en dat de houding van België daaraan zal worden getoetst.

**01.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: La délégation belge a bien assisté en septembre à la cérémonie de signature à Rotterdam, mais nous n'avons pas signé les *Rotterdam Rules*, précisément parce que nous doutons que ce traité se traduise effectivement par une harmonisation et une simplification des contrats de transport par mer. Nous nous attelons actuellement à la révision du droit maritime belge et nous traiterons certainement ces matières dans ce cadre. Nous examinerons dans quelle mesure ce nouveau code et la convention s'influencent mutuellement, par exemple en matière de transport multimodal et de manutention de marchandises.

**01.03** **Kristof Waterschoot** (CD&V): L'attitude belge dépendra donc de la mesure dans laquelle notre droit maritime modernisé pourra s'insérer dans la convention internationale.

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

## **02** Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 14653)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le forum de concertation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14733)
- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude relative aux normes de vent" (n° 15044)
- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les normes de vent" (n° 15369)
- M. André Flahaut au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le Forum de concertation des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem" (n° 15702)
- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores en Brabant wallon" (n° 15783)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'évaluation des normes de vents en vigueur à l'aéroport de Zaventem" (n° 15801)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'actuelle

politique de dispersion et la suite réservée à l'étude sur les normes de vent" (n° 15814)

**02** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 14653)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overlegforum voor de luchthaven Brussels Airport" (nr. 14733)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over de windnormen" (nr. 15044)
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de windnormen" (nr. 15369)
- de heer André Flahaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het Overlegforum inzake geluidshinder voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 15702)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsoverlast in Waals-Brabant" (nr. 15783)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de evaluatie van de windnormen van kracht op de luchthaven van Zaventem" (nr. 15801)
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het actuele spreidingsbeleid en de gevolgen die verleend worden aan de bestelde studie over de windnormen" (nr. 15814)

**02.01** **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, lorsque le plan de gestion des nuisances sonores a reçu l'aval du gouvernement le 19 décembre dernier et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier, nous avons débattu, au sein de cette commission, de son contenu comme de sa mise en œuvre progressive.

Cet accord entérinait la limitation du nombre de vols de nuit à 16 000 dont 5 000 pour les décollages, la fin du plan de dispersion des nuisances, l'instauration des quotas de bruit, la réactivation d'un forum de concertation entre acteurs concernés et la mise en place progressive de nuits calmes.

Depuis mars, les nouvelles dispositions prévoient une interdiction des vols de nuit le week-end, entre 1 h et 6 h du matin les nuits de vendredi à samedi, et entre minuit et 6 h du matin les nuits de samedi à dimanche et de dimanche à lundi. En janvier, vous aviez annoncé que les nuits calmes seraient complètement instaurées pour octobre.

De même, vous aviez annoncé pour septembre les études sur les normes de vent, actuellement inchangées, et la finalisation en conséquence des procédures de vol.

Je rappelle toutefois qu'en l'absence de changements dans les normes de vent et malgré les progrès espérés du nouveau plan, la courte piste 20 est encore actuellement utilisée intensément les week-ends en journée et menace les temps de repos en Brabant wallon dans des zones qui, auparavant, n'étaient pas du tout concernées par les nuisances sonores.

Par ailleurs, je rappelle que le MR a réclamé à de nombreuses reprises l'association de la Région wallonne et des communes concernées au forum de concertation. Vous aviez affirmé que cela irait de pair avec les travaux à mener sur les routes à suivre. Une invitation au forum de concertation a été lancée le 12 août dernier par la direction générale du Transport aérien conformément à l'accord de gouvernement qui prévoyait la présence des représentants des

**02.01** **Valérie De Bue** (MR): Het plan voor het beheer van de geluidshinder, dat op 1 januari van kracht werd, beperkte het aantal nachtelijke vliegbewegingen, schafte het spreidingsplan af, stelde geluidsquota in, blies het overlegforum nieuw leven in en schreef een geleidelijke invoering van 'stille nachten' voor. U kondigde naar aanleiding van dat nieuwe plan aan dat er studies zouden worden uitgevoerd met betrekking tot de windnormen, met de bedoeling de vluchtprocedures te finaliseren. De korte baan 20 wordt ook vandaag nog intensief gebruikt, ook overdag tijdens het weekend, zodat de rust van de inwoners van Waals-Brabant danig verstoord wordt. Wat zijn de resultaten van de studies over de windnormen en wat zijn de mogelijke nieuwe burgerlijke en militaire vliegroutes? Werd er rekening gehouden met het principe van het preferentieel baangebruik? Bent u van plan de afspraken om de betrokken gemeenten en het Waals Gewest bij het forum te betrekken, na te leven?

communes concernées. Toutefois, aucune commune située en Brabant wallon n'a encore été conviée.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Pouvez-vous nous donner les résultats des études relatives aux normes de vent et les options envisageables quant à l'adoption de nouvelles normes de vent ou de nouvelles routes concernant les vols civils et militaires? J'ose espérer que la méthodologie choisie dans l'étude l'a été à partir du principe de l'utilisation préférentielle des pistes.

À ce stade de la mise en œuvre de l'accord gouvernemental, comptez-vous associer comme convenu toutes les communes concernées ainsi que la Région wallonne?

**02.02 Sonja Becq (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen naar aanleiding van de studie over de veiligheid en de windnormen, waartoe u de opdracht hebt gegeven. Daarbij werd de tolerantie van de rug- en zijwinden onderzocht, om te achterhalen hoe sterk die winden nog mogen zijn om veilig te kunnen vliegen en aldus het vliegen gelijk te kunnen oriënteren.

Een van uw uitgangspunten is altijd geweest om zo objectief mogelijk te werken. Daarom is er ook de studie over de windnormen, teneinde ook na te gaan wat de gevolgen van de windnormen voor de capaciteit en de geluidshinder zijn.

De resultaten van het onderzoek in kwestie werden eind september 2009 verwacht.

Wat zijn de conclusies van het rapport?

Welke veiligheidsnormen worden in het rapport omschreven en aanbevolen? Ik heb ergens gelezen dat ze 5,15 zouden zijn. Ik weet niet of voornoemde waarde klopt en ook of ze voor alle banen zouden gelden.

Ten tweede, indien u het onderzoek in uw bezit hebt, wat zijn dan de implicaties van het onderzoek voor het gebruik van de banen?

Ten derde, ik blijf ook beklemtonen dat na de keuze voor het baangebruik ook de gespreide vliegroutes belangrijk zijn. Wat zijn de implicaties voor de vliegroutes?

Ten slotte, er werd ook nog een rapport van de werkgroep voor het statuut van de voor militairen voorbehouden zones. Wat zijn de conclusies van voornoemde werkgroep?

Le **président:** La question n° 15263 de Mme Wiaux est retirée.

De heer Doomst is nog niet aanwezig om zijn vraag nr. 15369 te stellen.

**02.03 André Flahaut (PS):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, voici quelque temps, je vous ai interrogé sur les modalités d'intégration des communes du Brabant wallon au sein du

**02.02 Sonja Becq (CD&V):** Le secrétaire d'État a fait étudier la vitesse maximale du vent autorisée à l'aéroport pour garantir la sécurité des vols. Il fallait par la même occasion vérifier l'influence du vent sur les nuisances sonores. Les résultats étaient attendus pour la fin septembre. Quelles sont les conclusions? Toutes les pistes sont-elles soumises aux mêmes normes? Quelles sont les répercussions sur l'utilisation des pistes et la répartition des plans de vol? Quelles sont les conclusions du groupe de travail sur les zones réservées à usage militaire?

De **voorzitter:** Vraag 15263 van mevrouw Wiaux is ingetrokken. De heer Doomst is niet aanwezig om zijn vraag nummer 15369 te stellen.

**02.03 André Flahaut (PS):** Enige tijd geleden zei u ons dat de gemeenten van Waals-Brabant

forum de concertation des communes victimes des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem.

J'avais été très satisfait étant donné que la réponse que vous aviez alors donnée – c'était dans la salle des Sections permanentes – était positive. Vous nous aviez dit qu'effectivement, les communes du Brabant wallon pouvaient évidemment participer aux travaux du forum, à condition qu'elles en fassent la demande.

C'est avec beaucoup de fierté que je suis rentré dans ma commune, Nivelles. L'échevine Mme De Bue et moi-même avons formulé, majorité et opposition, une demande pour participer à ce forum. J'étais confiant et, fort de cette réponse, comme président du PS du Brabant wallon, j'avais demandé que d'autres communes, telles que Rebecq, en fassent la demande. Quelle n'a donc pas été la surprise de certaines d'entre elles de recevoir un courrier signé de votre main leur annonçant que leur demande était rejetée. Je vous ai d'ailleurs vu à ce moment-là à la buvette de la Chambre pour vous faire part de mon étonnement. En effet, vous disiez oui d'un côté et non de l'autre. C'est comme si la main droite ignorait ce que faisait la main gauche! C'est difficile et surtout dangereux! L'argument évoqué était que ces communes ne subissaient pas de nuisances sonores! Il est certain qu'elles ne les subissent pas dans la même mesure que d'autres communes.

**02.04 Sonja Becq (CD&V): (...)**

**02.05 André Flahaut (PS):** Je reste objectif et je peux vous dire qu'il y a des nuisances. Vous aussi êtes objectif mais dans le sens de M. Dehaene: "est objectif celui qui répond à ses objectifs". Je deviens tout doucement ainsi.

C'est à ne plus rien y comprendre. Côté pile, vous m'annoncez, ici même en commission, qu'il n'y a pas de problème pour accueillir les communes du Brabant wallon au sein du forum, côté face, vous rejetez cette même demande.

Mes questions sont donc simples. Pourquoi ces deux versions d'une même histoire en un laps de temps très court? Quels ont été les critères d'invitation à une réunion organisée par l'administration sur le thème des nuisances sonores, le 16 septembre dernier, soit deux jours après la réunion du forum de concertation? Qu'en est-il également ressorti?

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, je vous pose à nouveau la question en espérant que vous confirmerez la première réponse. Êtes-vous, oui ou non, prêt à vous engager à inviter les communes du Brabant wallon autour de la table du forum? Pragmatiquement, si ce n'est pas prévu par le règlement, je vous suggère de les inviter comme observateurs avec une capacité d'expression. Je ne dirai pas une "capacité de nuisance" car si elles ne peuvent s'exprimer, c'est ce que cela deviendra! Croyez-moi! Je vous le promets et, personnellement, je tiens mes promesses.

**02.06 David Lavaux (cdH):** Monsieur le secrétaire d'État, je ne vais pas reprendre ce qui a été dit par mes collègues. La situation telle qu'elle est vécue actuellement n'est pas acceptable par les communes du Brabant wallon. Elles subissent des nuisances

deel zouden kunnen nemen aan het overlegforum betreffende de door het luchtverkeer veroorzaakte hinder, mits ze daarvoor een aanvraag indienden. In mijn gemeente hebben mevrouw De Bue en ikzelf een aanvraag ingediend. Ik had andere gemeenten in Waals-Brabant verzocht hetzelfde te doen. Tot hun grote verbazing ontvingen sommige gemeenten een door u ondertekende brief waarin stond dat hun aanvraag was afgewezen. Ik heb u toen laten weten dat ik dat vreemd vond. Uw argument was dat die gemeenten geen geluidshinder ondervonden! De gemeenten in Waals-Brabant ondervinden natuurlijk niet allemaal evenveel geluidshinder.

**02.05 André Flahaut (PS):** Enerzijds deelt u mij in de commissie mee dat de gemeenten van Waals-Brabant tot het forum kunnen toetreden en anderzijds verwerpt u hun aanvraag. Hoe verklaart u die tegenstrijdigheid? Aan welke criteria moest men voldoen om uitgenodigd te worden voor een bijeenkomst die de administratie op 16 september jongstleden, twee dagen na de bijeenkomst van het overlegforum, organiseerde in verband met geluidshinder? Wat waren de conclusies van die bijeenkomst? Bent u nu wel of niet bereid om de gemeenten van Waals-Brabant tot het forum toe te laten, al was het maar om hun mening te horen?

**02.06 David Lavaux (cdH):** De huidige situatie is onaanvaardbaar voor de gemeenten van Waals-Brabant. Ze ondervinden lawaai-

sonores, peut-être moindres qu'ailleurs, mais elles les subissent, résultant du trafic aérien en provenance de l'aéroport de Zaventem; ce que reconnaissent par ailleurs les administrations régionales compétentes que sont AMINAL et Bruxelles-Environnement et dont attestent d'ailleurs les nombreuses plaintes reçues durant l'été par le service de médiation de l'aéroport de Bruxelles.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'État, que toutes les communes survolées par des avions en altitude inférieure à 5 000 pieds devraient être conviées au forum de concertation? La concertation n'est pas la décision. Pourrait-on au moins leur donner part au débat? Je ne pense pas que dans l'état actuel des choses, elles demandent autre chose que de pouvoir à tout le moins participer.

**02.07 Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaite vous interroger au sujet des conclusions du bureau d'expertise Airsight.

Conformément à la décision du Conseil des ministres de décembre 2008, ce bureau a été désigné pour évaluer l'impact d'une éventuelle modification des composantes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National.

Comme l'ont dit certains de mes collègues, les conclusions de ce rapport étaient attendues pour la fin du mois de septembre.

C'est donc avec un certain étonnement que j'ai pris connaissance, le 3 septembre dernier, d'un communiqué de presse d'Actie Noordrand affirmant que le rapport du bureau d'expertise Airsight vous conseillait d'appliquer les normes de vent recommandées par l'ICAO à l'aéroport de Zaventem.

Monsieur le secrétaire d'État, comment se fait-il qu'Actie Noordrand ait été en possession des résultats de l'étude Airsight? Depuis quand ce rapport est-il terminé? Pourrait-on en avoir une copie? Pouvez-vous nous détailler les conclusions du rapport? L'étude respecte-t-elle le cahier des charges prescrit? Y est-il tenu compte de la sécurité des riverains? Le rapport compare-t-il les normes de vent en vigueur à l'aéroport de Bruxelles avec celles appliquées dans d'autres aéroports européens, notamment ceux qui appliquent, et ils sont nombreux, des normes de 7, 8, 10 nœuds?

**02.08 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Wij hebben in het verleden gewaarschuwd dat de rekening nadelig zou zijn voor de Noordrandgemeenten, niet zozeer als gevolg van de keuze om tegen de wind in te vliegen, maar wel door de zeer zware en onrechtvaardige compensatie voor de windnormen waardoor bepaalde banen veel minder zouden worden gebruikt dan anderen.

De cijfers geven ons gelijk. Wanneer we de maanden februari tot juli van 2008 – we laten augustus even buiten beschouwing wegens de

hinder, misschien in mindere mate dan ergens anders, maar toch is de hinder reëel, wat de bevoegde gewestelijke administraties trouwens bevestigen. De talrijke klachten die de ombudsdienst van de luchthaven deze zomer ontving, getuigen daarvan. Denkt u niet dat alle gemeenten die op een hoogte van minder dan vijfduizend voet overvlogen worden, op het Overlegforum uitgenodigd zouden moeten worden? Ik denk dat ze momenteel minstens aan dit forum willen deelnemen.

**02.07 Georges Dallemagne** (cdH): Het expertisebureau Airsight werd aangesteld om een eventuele wijziging van de windcomponenten op de luchthaven van Zaventem te evalueren en zou zijn conclusies eind september indienen. Ik was dus echt verbaasd door de inhoud van een perscommuniqué van Actie Noordrand, dat op 3 september jongstleden gepubliceerd werd, en waarin beweerd wordt dat u in het verslag van Airsight de aanbeveling had gekregen om de windnormen van de ICAO op de luchthaven van Zaventem toe te passen. Hoe komt het dat Actie Noordrand in het bezit was van de resultaten van deze studie? Sinds wanneer is deze studie klaar? Zouden wij een afschrift kunnen krijgen? Tot welke conclusies komt men in die studie? Wordt het bestek nageleefd? Wordt de veiligheid van de omwonenden in acht genomen? Wordt er in dit verslag een vergelijking gemaakt tussen de windnormen in Zaventem en de normen die in andere Europese luchthavens worden toegepast?

**02.08 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Les normes de vent sont manipulées de telle manière que certaines pistes peuvent être moins utilisées, ce qui s'avère finalement préjudiciable pour les communes de la périphérie. Aujourd'hui, les chiffres nous donnent raison. Les vols sont

werken – vergelijken met 2009, dan stellen we vast dat er gemiddeld 54 % nachtvluchten zijn, dat er een zeer opmerkelijke stijging is in het gebruik van zone 1 en een stijging van zeker 8,4 % bij het nemen van de bocht naar rechts boven de Noordrandgemeenten. En de situatie in 2008 was dan al helemaal niet meer wat er oorspronkelijk in het spreidingsplan was vastgelegd.

U zult opwerpen dat het globaal minder erg is, omdat er minder vluchten zijn door het vertrek van DHL. Dat is goed mogelijk, mijnheer de staatssecretaris, maar rechtvaardig is anders. Als er inderdaad een vermindering is, die deels ook te maken heeft met de crisis, dan wil dat niet zeggen dat die niet rechtvaardig moet worden gespreid en niet iedereen er zijn deel van krijgt. Als de crisis achter de rug is, zal dat aantal weer stijgen. Zeker dan moet de verdeling opnieuw billijk zijn.

Men heeft de landingsroute vernieuwd. In plaats van over Brussel rechtdoor te vliegen, zoals men bij het landen over Leuven achttien kilometer rechtdoor vliegt, maakt men een bocht rond Brussel en over het Pajottenland. Op het einde, boven de Noordrand, maakt men dan een knik richting landingsbaan. Is zo een operatie wel veilig? Opnieuw wordt de Noordrand belast. Kunt u dat verklaren? Hebt u cijfers dienaangaande?

In het begin van 2009 hebt u verklaard dat de stille nachten tegen oktober zouden zijn gerealiseerd. Is daar een evaluatie van? Is dat ondertussen gelukt?

Wij hebben het persbericht gelezen over de Duitse studie van het bureau *airsight GmbH*. Ik heb begrepen dat het nog maar een deel betreft, aangezien er op dat moment nog geen aanbevelingen waren. Hebt u die studie ondertussen volledig in uw bezit? Kunt u de beschikbare informatie aan de commissieleden ter beschikking stellen? Welke aanbevelingen doen zij? Welke conclusies trekt u zelf uit die studie? Worden de windcriteria voor het baangebruik aangepast? Worden de onrechtvaardige windcriteria, zoals die nu bestaan, afgeschaft?

U hebt zelf gezegd dat u een zo uniform mogelijke regeling nastreeft. Dat stemt ook overeen met de veiligheidsvereisten. Dat willen ook de piloten. Het is de evidentie zelf.

**02.09 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik wil het wat minder eng benaderen dan collega Laeremans. Ik zou het graag wat breder zien, omdat ik de indruk heb dat het in de regio over het algemeen vrij windstil is in verband met de wijze waarop de huidige vluchten worden ingecalculeerd. Ik heb de indruk dat de wind min of meer uit de goede richting komt. Daarom wilde ik wat bijkomende informatie vragen over de manier waarop een en ander op dit ogenblik wordt verdeeld. Ik denk dat wij daarbij minder onze eigen tuin in het oog moeten houden, maar wel kijken of wij inderdaad op een strenge maar rechtvaardige wijze bezig zijn.

Blijkbaar worden op dit ogenblik afhankelijk van de wind bepaalde banen gebruikt. In vergelijking met de vroegere situatie blijkt dat niet zo'n grote verandering tijdens de dag op weekdays te veroorzaken. Tijdens de nacht en de daluren van het weekend met westenwind voorziet de beslissing van de Ministerraad echter in een evenwichtige

effectivement moins nombreux, ce qui est dû la crise et au départ de DHL, mais leur dispersion est toujours inéquitable. La route d'atterrissage est étrangement sinueuse, ce qui a pour effet de faire peser un nouveau fardeau sur la périphérie. Cette route est-elle d'ailleurs sûre? Comment le secrétaire d'État explique-t-il le choix de cette route fort curieuse? Les riverains passent-ils désormais des nuits sans nuisances sonores comme cela leur a été promis?

Le secrétaire d'État dispose-t-il déjà de l'étude complète et si c'est le cas, peut-il la mettre à la disposition de notre commission? Quelles conclusions en tire-t-il à titre personnel? Modifiera-t-il les normes de vent et l'utilisation des pistes de façon à les rendre plus équitables?

**02.09 Michel Doomst (CD&V):** Aujourd'hui, c'est quasi le silence radio dans le dossier des nuisances sonores causées par les avions qui survolent la périphérie. Comment ces vols sont-ils actuellement répartis? À quels résultats a abouti l'étude que des experts internationaux ont consacrée aux normes de vent? Comment les différentes routes y sont-elles évaluées?

verdeling van de vertrekkende vluchten op de banen 25R en 20. Met oostenwind zijn de banen 02 en 07 in gebruik. Om de kritiek op die windnormen van antwoord te dienen, is een studie door internationale experts besteld die ons daarin de goede richting zou wijzen.

Wat zijn de resultaten van die studie van de windnormen?

Wat de stand van zaken in de evaluatie van de diverse routes?

**02.10** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Snoy is niet hier, maar ik neem aan dat u er geen bezwaar tegen hebt dat ik ook antwoord op de vraag van mevrouw Snoy. De materie is kennelijk niet belangrijk genoeg, want anders zou ze waarschijnlijk wel naar hier zijn gekomen.

Sommige vragen komen terug: mevrouw Becq en de heren Doomst, Dallemagne en Laeremans stelden vragen in verband met de gevolgde procedures. De werkgroep die belast is met het voorstellen van procedurewijzigingen, is op het ogenblik bezig met het uitwerken van een eindrapport. Ook het rapport van het studiebureau over de windnormen wordt nu gefinaliseerd.

De wijzigingen die op basis van het rapport zullen worden voorgesteld, zal ik uiteraard op de Ministerraad brengen, alvorens ik de inwerkingtreding ervan zal uitvaardigen. Het zal u misschien wat ontgoochelen, mevrouw, mijne heren, het lijkt mij niet aangewezen, op een ogenblik dat de werken nog volop aan de gang zijn, om daarover reeds enige toelichting te geven. Overigens, zolang ik niet het finale rapport heb van de werkgroep en van de studiegroep, lijkt het mij inopportuun om daarover reeds enige commentaar te geven. Ik wil in elk geval geen foutieve informatie doorspelen.

Pour répondre à la question de M. Dallemagne, je peux dire que le bureau d'études qui est chargé de l'étude sur les normes de vent a consulté les différents acteurs locaux qui jouent un rôle majeur dans la sécurité aérienne, que ce soit Belgocontrol, les pilotes, les compagnies aériennes ou l'exploitant de l'aéroport. Je peux donc imaginer que Actie Noordrand a eu vent de ces discussions mais je vois mal comment ce comité de riverains disposerait de conclusions alors que le rapport n'est pas encore finalisé.

Le respect du cahier des charges sera par ailleurs évalué par le comité d'accompagnement qui a été désigné par le gouvernement. Je ne peux donc vous dire davantage sur ce point.

De heer Laeremans had een specifieke vraag over de stille weekendnachten. Welnu, mijnheer Laeremans, de invoering van de stille weekendnachten op Brussel-Nationaal werd geregeld door het besluit van 6 april 2009. Sinds het uitvaardigen van dat besluit mag de coördinator van de luchthaven geen enkel nieuw slot voor opstijgingen meer toewijzen tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag tussen een uur en zes uur, de nacht van zaterdag op zondag tussen nul uur en

**02.10** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le groupe de travail chargé de faire des propositions de changement de procédures met la dernière main à son rapport final. Quant au bureau d'études chargé de se pencher sur les normes de vent, il peaufine lui aussi son rapport.

Il va sans dire que je soumettrai au conseil des ministres les modifications préconisées dans ces rapports avant de les faire entrer en vigueur. Tant que je n'aurai pas ces rapports, je ne serai pas en mesure de vous fournir des éclaircissements.

Mijnheer Dallemagne, het bureau dat belast is met de studie betreffende de windnormen heeft de voornaamste actoren inzake luchtverkeersveiligheid (Belgocontrol, de piloten, de luchtvaartmaatschappijen of de exploitant van de luchthaven) geraadpleegd. Actie Noordrand heeft waarschijnlijk lucht gekregen van de besprekingen, maar dat bewonerscomité kan niet over conclusies beschikken die nog niet getrokken werden.

Het door de regering aangestelde begeleidingscomité zal de naleving van het bestek evalueren.

Les week-ends sans bruit seront instaurés le 25 octobre. Depuis l'adoption de l'arrêté en la matière en avril dernier, le coordonnateur ne peut plus attribuer de vols aux heures convenues. Les vols qui avaient déjà été attribués

zes uur en de nacht van zondag op maandag ook tussen nul uur en zes uur. De maatregel zal volledig in werking treden vanaf het nieuwe IATA-seizoen winter 2009-2010. Het IATA-seizoen begint op 25 oktober. In principe zal dus wat toen werd aangekondigd, vanaf 25 oktober van kracht moeten zijn. Sedert het uitvaardigen mogen er geen nieuwe vluchten meer aan toegevoegd worden, maar het wegvallen van vluchten gebeurt vanaf 25 oktober.

Nu wat het baangebruik betreft, mijnheer Laeremans, het is blijkbaar niet algemeen, maar ik ben blij dat u zich ook bezorgd toont over de landingen die op baan 02 gebeuren en u dus niet alleen bezorgd bent over wat in uw achtertuin gebeurt.

**02.11 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik heb altijd gepleit voor een billijke spreiding.

**02.12** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het doet me veel plezier dat u wat dat betreft niet lijdt aan het NIMBY-syndroom.

Tijdens de voorbije weken was er inderdaad een verhoging van het gebruik van de baan 02 vergeleken met het gemiddelde. Die verhoging heeft alleen te maken met de windrichting, aangezien geen enkele regel voor de baankeuze werd gewijzigd. Wat het nachtelijk gebruik van baan 25 rechts betreft tijdens de voorbije weken, blijft het gebruiksperscentage helemaal op het gemiddelde van de voorbije jaren liggen. Er zijn evenwel heel wat minder vluchten, wat eenvoudig het gevolg is van de crisis in de luchtvaart en van het feit dat een deel activiteiten van de DHL-hub hier verdwenen is.

En ce qui concerne l'association des communes du Brabant wallon, il a été décidé, dans l'accord de gouvernement, de réorganiser un forum de concertation sur base du critère d'exposition au bruit comme critère objectif de sélection des communes concernées.

Le niveau d'exposition au bruit est repris dans un rapport annuel du contour de bruit de Brussels Airport. Ce contour de bruit est calculé chaque année sur base du bruit moyen et de la fréquence du nombre d'événements sonores auxquels les habitants sont exposés. Ces calculs sont vérifiés et corroborés par des mesures de bruit au sol à différents emplacements.

Trente-deux communes répondaient à ces critères et ont été invitées au premier forum de concertation. Cela ne signifie pas qu'aucune autre commune ne soit exposée à des nuisances sonores mais seulement que ces 32 communes sont les plus exposées selon un critère objectif.

Pour répondre à M. Flahaut qui semble m'accuser de tenir un double langage, je répète, comme je l'ai dit en mars, que la composition du forum n'est pas fixe. Si le contour de bruit de 2009 devait montrer que des communes du Brabant wallon répondent aux critères d'exposition au bruit, elles seront invitées à intégrer le forum.

Je peux vous préciser que j'ai reçu plusieurs demandes de

antérieurement seront supprimés à partir du 25 octobre.

**02.12 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je me réjouis que M. Laeremans ne présente aucun symptôme du syndrome NIMBY à ce sujet et qu'il est également préoccupé par les atterrissages sur la piste 02 qui sont plus nombreux ces dernières semaines, uniquement en raison du vent. L'utilisation nocturne de la piste 25 droite reste tout à fait dans la moyenne des dernières années. Le nombre de vols a diminué en raison de la crise dans le secteur de l'aviation et du départ partiel de DHL.

In het kader van het regeerakkoord werd er beslist opnieuw een overlegforum te organiseren op grond van het criterium van de blootstelling aan geluidshinder, een criterium dat ons de mogelijkheid biedt de getroffen gemeenten objectief te selecteren. 32 gemeenten voldeden aan die criteria en werden op het eerste forum uitgenodigd.

De samenstelling van het forum kan nog worden gewijzigd. Als uit de geluidscontour 2009 blijkt dat gemeenten uit Waals-Brabant aan de criteria inzake blootstelling aan geluidshinder voldoen, zullen ze op het forum worden uitgenodigd. Alle gemeenten die erover kloegen dat ze geen deel uitmaakten van het forum, werden uitgenodigd op een informatievergadering.

communes du Brabant wallon à pouvoir participer au forum. Afin d'informer correctement ces communes, j'ai demandé à la direction générale du Transport aérien d'organiser une réunion d'information à propos du plan de gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Toutes les communes qui se sont plaintes de ne pas faire partie du forum ont été invitées.

Pour répondre à la demande de M. Lavaux, je voudrais préciser que je ne suis pas opposé à utiliser un autre critère pour fixer la composition du forum mais il importe que ce critère soit objectif, réalisable et représentatif des nuisances subies.

Le critère des communes survolées à moins de cinq mille pieds ne me paraît pas idéal car ne faisant pas de différence entre les niveaux de bruits subis. Or il y a une grande différence entre un survol à deux mille pieds d'un Cessna et celui de cinq Boeing 747 à la même altitude.

Tant le forum de concertation que la réunion d'information ont montré qu'une information objective de la situation peut contribuer non pas à résoudre le problème puisque les avions continueront à faire du bruit – on n'a pas encore inventé des moteurs silencieux! – mais à mieux faire comprendre aux bourgmestres les justifications des survols de leur commune ainsi que les mesures qui sont prises par le gouvernement pour diminuer les nuisances sonores.

Enfin, en ce qui concerne la question posée par Mme De Bue relative au cadastre du bruit, cette question ressort des compétences des Régions. Je ne puis donc m'exprimer à leur place même si je souhaiterais, à titre personnel, qu'elles uniformisent leur méthode d'établissement du cadastre du bruit. Cela permettrait d'éviter toute une série de mécontentements. Mais ceci est un problème belgo-belge; vous le connaissez aussi bien que moi!

Telles sont les réponses que je pouvais apporter aux nombreuses questions qui ont été posées.

**02.13 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'avoue que je suis quelque peu déçue par votre réponse.

En ce qui concerne l'étude des normes de vent, il a été dit que certaines associations étaient déjà au courant des résultats. Je ne voudrais pas que nous en arrivions à la situation que nous avons connue la semaine dernière à la commission de la Défense et que l'on considère un peu le Parlement comme un théâtre où tout est déballé à l'avance dans les médias et où nous sommes les derniers informés.

Ce rapport est en phase finale de rédaction. Je souhaiterais que la commission soit informée et puisse en débattre de manière objective et en toute sérénité. Nous ne sommes pas la cinquième roue de la charrette. Nous avons le droit d'être informés, d'autant qu'il semblerait que l'on ne respecte pas le schéma de l'utilisation préférentielle des pistes, ce qui nous pose un problème.

En ce qui concerne les communes du Brabant wallon, on a parlé d'un critère, mais plusieurs questions ont été posées depuis l'accord de gouvernement. J'ai ici les procès-verbaux des réunions de la

Ik ben het ermee eens dat het forum ook op grond van een ander criterium kan worden samengesteld, voor zover dat objectief, haalbaar en representatief voor de ondergane hinder is. In het criterium van de gemeenten die op minder dan 5 000 voet overvlogen worden, wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de ondergane geluidslast.

Een objectieve informatie kan de burgemeesters beter doen begrijpen waarom er vluchten boven hun gemeenten zijn. Tevens kan het aldus duidelijker worden welke maatregelen de regering neemt om de geluidshinder te verminderen.

De vraag van mevrouw De Bue betreffende het geluidskadaster ressorteert onder de Gewesten. Persoonlijk wens ik dat zij hun methode voor het opstellen van het geluidskadaster zouden harmoniseren.

**02.13 Valérie De Bue (MR):** Dit antwoord ontgoochelt mij.

Blijkbaar kennen bepaalde verenigingen al de resultaten van de studie over de windnormen. Het Parlement wordt opnieuw als laatste geïnformeerd! Het verslag bevindt zich in de eindfase van zijn opstelling. Ik zou willen dat de commissie op de hoogte wordt gehouden en in alle objectiviteit en sereniteit zou kunnen debatteren.

Waarom zou men niet een tiental gemeenten aan het forum kunnen toevoegen?

commission. Vous vous êtes engagé à ce que l'on contacte les communes du Brabant wallon. De nombreuses plaintes ont été déposées auprès du service de médiation. Je ne comprends pas comment on pourrait ne pas en tenir compte et les intégrer à ce forum. Pourquoi ne pourrait-on ajouter une dizaine de communes, d'autant qu'il s'agit de communes qui, avant 2004, n'étaient pas spécialement concernées par les nuisances sonores? On peut déterminer des critères, mais pourquoi ne pas prendre en compte ces communes qui subissent également les nuisances et souhaitent être associées?

J'espère en tout cas que nous pourrons revenir assez rapidement sur ce dossier.

**02.14 Sonja Becq (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik onthoud vooral de oproep van mijn voorganger voor objectiviteit en sereniteit. Dat is een belangrijk gegeven in het debat. Het is niet omdat men het hardst roept en het meeste lawaai maakt, dat aan diens verzuchtingen het best tegemoet wordt gekomen. Men zal op grond van objectieve criteria en parameters werken en niet de wind laten waaien in de richting waarin men graag zou hebben dat de wind waait.

In die zin is het even belangrijk dat men werkt vanuit het oogpunt van de veiligheid, een belangrijk gegeven. Die noodzaak tot veiligheid betekent ook dat er jammer genoeg meer over bepaalde zones zal worden gevlogen als over andere, aangezien men tegen de wind in moet opstijgen en landen en de wind vaker uit het westen komt. Daar zal men rekening mee moeten houden. Tegelijkertijd kan men de windnormen niet interpreteren in de ene of de andere richting. Ik hoop dat u de veiligheid meeneemt als eerste criterium. Ik veronderstel dat u daarbij rekening zult houden met wat internationaal, ook door de vliegwereld, waaronder de piloten, als een veilige rugwind wordt beschouwd en dat dat voor alle richtingen dezelfde zal zijn. Voorts hoop ik dat u waar het mogelijk en veilig is rekening houdt met een zo goed mogelijke spreiding van de aankomende en vertrekkende vliegtuigen, het baangebruik en het routegebruik betreft.

**02.15 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, ik heb de indruk dat men in de streek beseft dat de zaak objectiever wordt benaderd, en er wordt effectief ook minder geroepen.

De regering heeft altijd voorrang. Dat is mij steeds geleerd en ik meen dat het in dit geval ook voor een stuk zo moet zijn. Maar om te voorkomen dat het lawaai in de toekomst weer al te luid klinkt, dient het Parlement, als volgende sport van de ladder, snel op de hoogte te worden gebracht van de resultaten.

Het is ook heel interessant om de resultaten van een jaar waarin vooral met de wind rekening is gehouden, te vergelijken met die van een voorgaand jaar waarin er minder rekening werd gehouden met de wind. Aan de hand daarvan zal alvast kunnen worden bewezen hoe objectief men te werk is gegaan en de inspanningen beter werden verspreid.

**02.16 André Flahaut (PS):** Monsieur le président, il est beaucoup question dans ce parlement - j'ignore si cela a un rapport avec le père Damien - de sérénité, d'objectivité, etc.

**02.14 Sonja Becq (CD&V):** Il faut juger en se fondant sur des paramètres et des critères objectifs, et ne pas manipuler le vent en le transformant en argument communautaire. La sécurité doit être le premier critère. Pour établir ce critère de façon objective, il faut demander conseil à des pilotes et à des experts en aéronautique. Après la sécurité vient la dispersion des pistes et des routes.

**02.15 Michel Doomst (CD&V):** Je peux comprendre que les ministres soient informés les premiers, mais le Parlement doit suivre rapidement. Il me semblerait opportun de comparer une année où le vent a servi de premier critère à une année où cela n'a pas été le cas. Une telle comparaison pourrait servir de base pour établir des critères de dispersion objectifs.

**02.16 André Flahaut (PS):** Over de rol van de parlementsleden maak ik me geen illusies. Uit ervaring weet ik precies hoever

Mais je vous répète que si l'objectivité consiste à répondre aux objectifs fixés, nous pourrions peut-être être d'accord avec le secrétaire d'État.

La sécurité doit bien évidemment être la première préoccupation d'un ministre et on ne comprendrait pas le contraire. Si on veut éviter des accidents d'avion, il faut cesser de les faire voler! Et si on ne veut plus entendre les bruits d'avion, il faut également cesser de les faire voler et fermer l'aéroport immédiatement!

Je ne me fais guère d'illusion sur le rôle du Parlement. Pour avoir été parlementaire pendant longtemps, je connais exactement la place que l'on occupe et le pouvoir d'influence dont on bénéficie. Cela dit, il est symptomatique que trois intervenants, l'un du cdH, du MR, du PS, membres de la majorité, élus du Brabant wallon - et Mme Snoy aurait pu se joindre à nous - vous interpellent en demandant simplement des précisions et d'être associés à un processus.

Cela me rappelle ce qui se passe en matière de défense pour l'instant et l'attitude méprisante de M. Thijs, patron de La Poste, à l'égard de certains problèmes postaux. Ne prenez pas à la légère nos interventions de ce jour! En effet, il est facile de dire que ne répondant pas aux normes nous n'avons pas à être consultés, sauf décision contraire. Je ne peux l'accepter!

Et cela m'étonne de vous, monsieur le ministre. Vous êtes connu pour être pragmatique. Je ne vois pas en quoi votre ego et celui de votre administration souffriraient d'associer les communes du Brabant wallon aux échanges de vues en attendant les résultats d'une éventuelle étude supposée objective dans quelques mois. Une décision du gouvernement peut être revue. On en a revu suffisamment pendant des années!

Si vous ne le faites pas, cela débouchera sur un problème politique! Oui! Oui! Il ne s'agit pas d'une menace en l'air. Nous approchons du moment de la discussion relative aux budgets.

**02.17 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: (...) Monsieur Flahaut, si vous pensez que je changerai une virgule au départ de tels propos, vous vous faites des illusions!

**02.18 André Flahaut (PS)**: Et bien, on va essayer! C'est ce qu'on verra! Si vous me mettez au défi, nous verrons!

**02.19 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je ne vous défie en rien! C'est vous qui commencez!

**02.20 André Flahaut (PS)**: Je n'ai pas commencé! Vous avez commencé par me traiter de menteur tout à l'heure en disant qu'il y avait une réponse dans un sens. Or, il y a des témoins et des travaux parlementaires, qui attestent de votre réponse positive quant à l'intégration des communes brabançonnaises wallonnes qui en feront la demande au sein du forum de concertation. Lorsqu'une commune vous adresse la demande, vous leur envoyez un courrier quelques semaines plus tard en les informant que leur demande est rejetée.

onze invloed strekt. Het is echter tekenend dat drie sprekers van de meerderheid, die in Waals-Brabant werden verkozen, u interpelleren om meer duidelijkheid te vragen en om bij een overlegprocedure te worden betrokken. Het is al te gemakkelijk om te antwoorden dat we niet werden geraadpleegd omdat we niet aan de normen beantwoorden. Dat is voor mij onaanvaardbaar! Uw reactie verbaast me ook, want ik begrijp niet goed in welke mate uw ego en dat van uw administratie te lijden zouden hebben onder de inbreng van de Waals-Brabantse gemeenten bij de gedachtewisseling, in afwachting van de resultaten van een studie die objectief zou moeten zijn. Indien u die gemeenten niet bij de besprekingen betreft, zal dat tot een politiek probleem leiden! En met de begrotingsbesprekingen voor de deur doet u er goed aan deze bedreiging niet met een korreltje zout te nemen.

**02.17 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Als u denkt me met dergelijke uitspraken van mening te doen veranderen, slaat u de bal mis!

**02.18 André Flahaut (PS)**: Indien u me uitdaagt ...

**02.19 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Ik daag u niet uit!

**02.20 André Flahaut (PS)**: Er zijn getuigen die bevestigen dat u zich bereid verklaarde om de Brabantse gemeenten bij het overlegforum te betrekken en dat blijkt ook uit parlementaire stukken. Maar wanneer een gemeente u die vraag stelt, weigert u!

**02.21 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Relisez les documents, monsieur Flahaut.

**02.21 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Lees de documenten, mijnheer Flahaut.

**02.22 André Flahaut (PS)**: J'ai relu le document. Le problème c'est que vous dites deux choses différentes devant la commission et dans un courrier. Puis vous me dites ici que je suis en train de me tromper et que je ne suis pas objectif.

**02.22 André Flahaut (PS)**: U bent een pragmaticus, laat de gemeenten van Waals-Brabant dan toe aan het Forum deel te nemen! U heeft het over geluidsmeters maar er zijn geen geluidsmeters in Waals-Brabant! Geef nauwkeurig aan waar die meters zich bevinden. Het nimbysyndroom heeft daar niets mee te maken. Wij willen alleen bij de discussie worden betrokken om later geen probleem te hebben.

Un dernier élément: c'est la même chose que pour La Poste. M. Thijs avait commencé comme vous, disant qu'on ne changerait pas; que son administration disait que les chiffres indiquaient ceci et cela. Tant mieux. Mais si c'est comme cela que vous pensez nous prendre, vous vous trompez. Je vous le dis clairement. Je suis au regret de dire que et le ministre de la Défense et vous-même, vous vous trompez dans la manière de faire avancer les choses; le ministre des Entreprises publiques, lui, semble avoir compris qu'il valait sans doute mieux négocier.

Je suis désolé, vous êtes un pragmatique; acceptez dès à présent d'associer les communes du Brabant wallon qui sont concernées. Vous faites référence à une étude et à des sonomètres; or il n'y a pas de sonomètre dans le Brabant wallon! C'est facile de dire qu'il n'y a pas de bruit quand on ne le mesure pas. C'est un peu fort. Indiquez-nous avec précision où se trouvent les sonomètres dont vous parlez. Puis on dit que c'est la Région qui devrait le faire!

Il ne s'agit pas de *nimby*: je sais que les avions doivent voler et je sais qu'ils font du bruit. Nous connaissons le survol de Beauvechain, nécessaire, et nous ne dirons rien pour le fait qu'on y ramènera des hélicoptères. Je demande même que les avions gros porteurs y viennent. Il ne s'agit donc pas d'une question de bruit et de résistance au changement. C'est simplement une demande, pragmatique, d'être associés à la table de discussion pour éviter des problèmes ultérieurs. Si vous ne voulez pas l'entendre, tant pis.

**02.23 David Lavaux (cdH)**: Monsieur le président, monsieur le ministre, face à un tel problème, qui dure depuis autant d'années, qui a fait se créer des comités de gens qui crient partout autour de Zaventem, quand on doit, comme vous, veiller à l'intérêt général et trouver une solution la plus équitable possible, il faut certainement faire preuve de la transparence la plus totale. Or nous n'avons pas toujours l'impression d'obtenir cette transparence.

**02.23 David Lavaux (cdH)**: In deze problematiek die al jaren aansleept en die zo schrijnend is dat overal rondom Zaventem comités zijn ontstaan en als men zoals u het algemeen belang voor ogen moet hebben en een billijke oplossing moet vinden, dient men blijk te geven van een volledige doorzichtigheid. Wij hebben echter niet de indruk dat u klare wijn schenkt. Nu heeft Waals-Brabant het gevoel dat het uit het debat wordt geweerd. Als u beweert dat wij de normen overschrijden, dan moet u ons uitnodigen om deel te nemen aan de overlegcomités of aan het forum. Zo zullen de gemeenten zelf kunnen beseffen dat zij geen partij in de zaak zijn, als wat u zegt klopt. Ook is het

De plus, ce qui est certainement nécessaire aussi, c'est de n'exclure personne du débat. Le Brabant wallon se sent actuellement exclu. Si vous dites qu'il n'est pas repris dans les normes, il suffit de les faire entrer dans vos comités de concertation ou dans le forum; qu'ils se rendent compte eux-mêmes qu'ils n'y sont pas, si c'est vrai ce que vous dites.

Je pense indispensable aussi d'éviter les problèmes de fuites, de rumeurs et, finalement, d'instrumentalisation des parlementaires. Nous pourrions y arriver uniquement en respectant le parlement, en respectant la priorité qui doit être la sienne de recevoir les informations en direct. Voilà qui évitera que chacun soit informé par diverses associations qui, forcément, défendent des intérêts

particuliers.

J'espère que vous respecterez ce parlement, que vous respecterez les communes du Brabant wallon et que nous pourrons avancer vers une solution la plus équitable possible.

**02.24 Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, vous nous dites que les conclusions définitives ne sont pas encore disponibles et que vous réservez la primeur au gouvernement. J'en prends acte. Cela a donc du vous faire sourire quand vous avez lu, dans la réponse à ma question, qu'Actie Noordrand avait sans doute obtenu ces informations de Belgocontrol. Ce ne sont pas des informations, ce sont des conclusions. Certaines associations, dont on connaît les combats et qui ne tiennent absolument pas compte des critères de sécurité et des critères de juste répartition des nuisances, ont déjà obtenu ces conclusions il y a six semaines.

Je peux vous dire que je n'accepterai pas les conclusions d'une étude qui ne tiennent pas compte des problèmes de sécurité des riverains. Je rejoins Mme Becq, la sécurité des riverains est le cœur du problème.

Quant à la répartition des nuisances, je suis pour des critères objectifs, à savoir la densité de la population. On ne compare pas le survol d'un champ de pommes de terre avec le survol d'un quartier extrêmement peuplé. Il ne s'agit pas de savoir s'il y a une répartition entre le nord, le sud, l'est et l'ouest, mais de savoir si des zones qui, historiquement, sont *non aedificandi*, sont toujours utilisées de manière prioritaire et que l'on ne survole pas d'autres zones de manière tout à fait inconsidérée, sans tenir compte de l'histoire, de la géographie et de la population autour de l'aéroport. J'espère que l'étude en tient explicitement compte.

Enfin, j'espère aussi que l'étude tient compte des dernières évolutions en matière de recommandations ICAO qui, comme vous le savez, sont en train de changer et que l'on ne se base pas sur d'anciennes recommandations.

**02.25 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mag ik even inpikken op wat zonet is gezegd? Ik weet niet of u de situatie buiten Brussel goed kent, mijnheer Dallemagne, maar laat ik even de Noord- en Oostrand met mekaar vergelijken. De Noordrand is dichter bevolkt. Het is niet zo dat daar geen mensen wonen. Het is ook zo dat mensen die vlak bij een luchthaven gaan wonen niet zomaar kunnen zeggen dat er vroeger minder werd gevlogen en dat zij daar een eeuwig recht op hebben.

**02.26 Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le président, nous discutons de l'utilisation à l'atterrissage de la piste 02, ce qui est insensé. Alors qu'historiquement, des normes de vents n'ont jamais posé de problème à personne, ni au Nord, ni au Sud, ni au Flamands, ni aux francophones, on ne les utilise plus aujourd'hui. C'est cela que nous contestons.

**02.27 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik denk dat u de zaak veel

geboden lekken en geruchten te vermijden. Dat kunt u enkel doen door de primeur van de informatie aan het Parlement te geven.

**02.24 Georges Dallemagne** (cdH): U zegt dat de conclusies nog niet beschikbaar zijn en dat u de primeur ervan aan de regering geeft. Ik neem dus aan dat u moest glimlachen toen u in uw eigen antwoord las dat Actie Noordrand wellicht die informatie had gekregen van Belgocontrol. Maar het gaat wel degelijk om conclusies! Bepaalde verenigingen die zich weinig bekommeren om de veiligheid noch om een billijke spreiding van de geluidsoverlast hebben dus die conclusies zes weken geleden gekregen! De veiligheid van de buurtbewoners is mijns inziens de kern van het probleem. Wat de verdeling van de geluidsoverlast betreft, ben ik voorstander van objectieve criteria, met name de bevolkingsdichtheid. Het gaat erom te weten of de *non aedificandi*-zones prioritair worden gebruikt. Ik hoop dat de studie daar rekening mee houdt en dat zij ook rekening houdt met de jongste ontwikkelingen op het gebied van de ICAO-aanbevelingen.

**02.25 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): La périphérie nord est plus densément peuplée que la périphérie est et ceux qui vont s'établir à proximité d'un aéroport n'acquièrent pas un droit intemporel sur le nombre de vols au jour de leur déménagement.

**02.26 Georges Dallemagne** (cdH): Het is onzinnig dat we het nu hebben over het gebruik van baan 02 bij de landing. Tegenwoordig wordt geen rekening meer gehouden met windnormen terwijl ze vroeger nooit problemen hebben opgeleverd.

**02.27 Bart Laeremans** (Vlaams

oppervlakkiger bekijkt dan ze in werkelijkheid is. Baan 02/20 is een veilige baan, die als een normaal alternatief voor de andere banen kan worden gebruikt en in die zin ook moet uitgerust blijven en gebruikt worden. Die baan kan dus zeker niet als een reservebaan worden beschouwd.

Ik wil even inpikken op de woorden van collega Doomst. Laten we eens naar de cijfers kijken en die cijfers vergelijken. Wanneer men naar de nachtvluchten kijkt, ziet men opnieuw een zeer sterke stijging bij ons in de Noordrand. Ik heb voorspeld wat de minister zou zeggen. Hij zegt dat er een globale vermindering is, door de crisis en doordat DHL weg is. Dat is juist. Gemiddeld zal het aantal vluchten hoe dan ook overal zijn afgenomen, maar het percentage vluchten is op onrechtvaardige wijze nog verder opgeschoven ten nadele van één regio. Wij komen in de buurt van 60 % van de opstijgende nachtvluchten boven zone 1, terwijl het initiële percentage in het spreidingsplan rond 20 % lag. Dat is drie keer zo hoog. Mijnheer de minister, ik zou u willen vragen om rekening te houden met die cijfers en niet in het luchtledige beslissingen te nemen.

Ten tweede, u weet dat ik altijd voorstander ben geweest van een evenwichtige spreiding, maar ik denk wel dat u mijn vraag verkeerd hebt begrepen. Wanneer ik zeg dat er merkwaardig veel wordt geland op een andere manier dan vroeger, dan heeft dat geen betrekking op baan 02/20, maar wel op een eigenaardig gebruik van baan 07. Ik zal het op een visuele manier proberen te schetsen. Men komt van onder Brussel en in plaats van de bocht te maken en dan over Brussel op baan 07 te landen, vliegt men helemaal ten noorden van Brussel en maakt men vervolgens een knik om toch nog via baan 07 te kunnen landen. Als men landt aan de oostzijde, via Leuven, vliegt men 18 kilometer rechtdoor. Het zou toch logisch zijn, om veiligheidsredenen, dat men ook voor landingen aan de westkant evengoed 18 kilometer rechtdoor vliegt, of gelden daar andere criteria? Het is heel eigenaardig. Het is een vrij nieuw fenomeen, waarover ik graag meer zou willen weten. Ik begrijp dat de vraag misschien niet duidelijk genoeg is gesteld en dat ik u daarmee wat overval, maar ik zou u willen vragen om dat eens na te kijken, want het is een eigenaardig fenomeen, waardoor de Noordrand niet alleen bij het opstijgen extra wordt belast, maar sinds kort ook bij het landen.

Ten derde, wat uw conclusies over het rapport betreft, zegt u dat u de primeur voor de regering houdt. Ik kan dat begrijpen, maar ik zou toch graag weten wat uw timing is. Normaal gezien zou de studie in oktober klaar zijn. U hebt dat zelf aangekondigd. Wanneer worden de aanbevelingen van het studiebureau verwacht? Weet u daar iets meer van?

Ik weet dat er een eerste rapport is verspreid waarop heel wat geruchten en persmededelingen zijn gebaseerd.

Maar wanneer verwacht u de aanbevelingen?

**02.28 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame De Bue, vous devez comprendre tout d'abord que dans un dossier aussi délicat que celui des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, il serait malvenu de ma part de présenter ma thèse sans qu'elle soit garantie par tout le gouvernement. Si vous avez décelé lors de la réunion de ce matin une vision commune à tous les

Belang): La piste 02/20 est sûre et ne peut être utilisée uniquement comme une piste de réserve. La périphérie Nord prend à son compte 60 % des décollages nocturnes alors que selon le plan de dispersion initial, ce pourcentage ne devait être que de 20 %. Je demande au secrétaire d'État de tenir compte de ces chiffres.

La route d'atterrissage inhabituelle porte sur l'utilisation de la piste 07. Une boucle très étrange est effectuée. Le secrétaire d'État peut-il examiner cette problématique? La périphérie Nord subit ainsi non seulement un plus grand nombre de décollages mais aussi d'atterrissages.

Je comprends que le ministre souhaite d'abord soumettre ses conclusions en ce qui concerne le rapport au gouvernement mais qu'en est-il alors du calendrier? Quand pourrions-nous disposer des recommandations?

**02.28 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: In een zo gevoelig dossier als dat van de geluidshinder rond de luchthaven is het niet moeilijk om zo een dossier op een eenzijdige manier

intervenants, d'où qu'ils viennent, dites-le-moi. C'est très facile de considérer un dossier d'un point de vue bien particulier mais la mission du gouvernement est de trouver un dénominateur commun et de tenir compte du plus grand nombre de doléances possible en la matière.

Autrement dit, je présenterai ma proposition au moment où je constaterai un consensus en la matière au sein du gouvernement. Ce ne sera plus alors "ma" proposition mais "notre" proposition. Par ailleurs, je vous en prie, ne prenez pas comme critère le nombre de plaintes au médiateur pour exprimer le mécontentement. Le mécanisme utilisé est tellement ridicule qu'il n'impressionne plus. L'automatisme des plaintes, déposées non pas par dizaines ou par centaines et parfois par milliers, des interruptions de quelques secondes l'une après l'autre, cela n'est pas de nature à influencer sur quoi que ce soit. Il s'agit seulement de ridiculiser un problème social que je ne veux pas voir traité de la sorte.

*Président: François Bellot.*

*Voorzitter: François Bellot.*

Tegen mevrouw Becq, die ondertussen is vertrokken, kan ik het volgende zeggen. Wij moeten inderdaad zoeken naar objectiviteit en sereniteit. Het zijn niet diegenen die het hardst roepen die het zullen halen. Zij zegt: "Men moet de wind laten waaien in de richting die hij waait." Ik zou kunnen citeren wat onze eerste minister een paar dagen geleden heeft gezegd: "Gelukkig kunnen de politici de wind niet laten waaien waar hij moet waaien. Het enige wat wij kunnen doen, is de zeilen enigszins bijstellen." Dat heeft hij gezegd. De wind is een natuurlijk fenomeen. Gelukkig is dat zo.

Ik vestig er trouwens de aandacht op dat men altijd spreekt over een "zo goed mogelijke spreiding." Als de wind gedurende 365 dagen uit een welbepaalde richting zou komen – zeer hypothetisch, want dat kan natuurlijk niet –, worden spijtig genoeg ook gedurende 365 dagen welbepaalde pistes gebruikt. Als er 365 dagen stevige westenwind is, gebruikt men 365 dagen de pistes 25 en 20. Als er 365 dagen oostenwind is, gebruikt men gedurende 365 dagen de pistes 07 en 02. De wind is nu eenmaal een natuurlijk fenomeen.

Een natuurlijke spreiding gebeurt door het veranderen van de windrichting, die door de natuur wordt geregeld, niet door de politici, en zeker niet door mij, want ik zou tekortschieten in objectiviteit wat dit dossier betreft.

Ik herhaal het: omwille van de veiligheid wil ik dat vooral de windrichting het criterium is. Over de aanvullende opmerkingen zal ik het straks nog hebben. Niet spreiden op zich is ons uitgangspunt, maar de spreiding moet een gevolg zijn van de regelmatig veranderende windrichting, zoals wij hier in ons land kennen.

Mijnheer Doomst, ik meen dat ik op uw vragen heb geantwoord. Ik ga er eerst mee naar de regering en dan kom ik ermee naar hier.

Het zal in elk geval sneller gaan dan het "onverwijd" dat wij op andere vlakken kennen. Ik ben niet van plan dit dossier voort te laten verrotten wegens insinuaties die van alle mogelijke en onmogelijke kanten worden gemaakt.

te benaderen. Het is echter de taak van de regering om een gemeenschappelijke noemer te vinden en rekening te houden met alle bezwaren.

Ik zal mijn voorstel dus voorleggen na te hebben vastgesteld dat er ter zake een consensus bestaat. Het aantal klachten ingediend bij de ombudsman mag trouwens niet als criterium in aanmerking worden genomen. Het feit dat er op enkele seconden tijd tientallen, honderden en zelfs soms duizenden klachten binnenstromen maakt ze irrelevant. Men drijft zodoende de spot met een maatschappelijk probleem en dat vind ik spijtig.

Nous devons en effet aborder le dossier en toute objectivité et avec sérénité. Le vent est un phénomène naturel qui ne permet pas toujours une dispersion idéale des vols. J'ai néanmoins recours au critère de la direction du vent pour des raisons de sécurité. La dispersion n'est pas à la base de nos réflexions, elle est la conséquence du changement régulier de l'orientation du vent dans notre pays.

Je présenterai d'abord ce dossier au gouvernement mais je n'ai en tout cas pas l'intention de le laisser pourrir.

En ce qui concerne l'intervention de M. Flahaut, qui nous a quittés, à la suite de la réunion dont il a fait état, j'ai immédiatement donné ordre de convoquer les bourgmestres, ou leurs représentants, des communes qui sont intervenues en la matière. Cette réunion a eu lieu à la satisfaction de toutes les personnes qui y étaient présentes. Je peux vous dire que plusieurs interlocuteurs ont exprimé leur satisfaction à l'égard de l'initiative que j'ai prise après l'intervention dont M. Flahaut a fait état. Lorsqu'il dit qu'il n'y a pas de sonomètre partout, je répondrais que comme les Régions ont revendiqué de pouvoir faire des contrôles, c'est à elles qu'il revient de les faire. Les Régions doivent collaborer activement, dans l'intérêt de leurs populations, pour nous aider à trouver la solution adéquate.

Monsieur Lavaux, je veux bien revoir les critères pour élargir aux communes mais ces mêmes critères seront d'application pour toutes les communes concernées, que celles-ci se trouvent au sud, au nord, à l'est ou à l'ouest de l'aéroport. Si les communes qui ne rentrent pas dans les critères qui auront été établis – même si je conçois que les contours sont établis avec un an de retard – en expriment la demande, elles recevront la même information que celle reçue par les communes qui ne rentraient pas dans les contours établis en 2007. Si d'autres communes sont pointées en 2008, nous adapterons la composition de ce groupe.

En ce qui concerne les questions de M. Dallemagne, qui est malheureusement sorti, lorsqu'il parle de la densité de la population, la région concernée est la moins dense de l'ensemble des régions autour de l'aéroport. Il parlait de l'utilisation des pistes 07 et 02, D25 et D20. Dans la partie nord de l'agglomération, la densité de la population est cinq fois plus grande que dans la partie sud.

Avant d'utiliser des arguments, il faut bien les choisir! Il ne faut pas invoquer l'inverse de ce qu'on veut obtenir.

Je me verrai encore dans l'obligation de répéter la même chose une énième fois à M. Dallemagne mais il revient toujours avec les mêmes questions et l'argumentation qu'il utilise vise exactement le contraire de la réalité qu'il cite!

Het spijt mij, mijnheer Laeremans, maar voor mij zijn het de windrichtingen die het percentage en de evenwichtige spreiding bepalen. Men heeft nooit om een algemeen akkoord gevraagd. Ik heb gezegd dat tijdens de weekends men ervoor kan kiezen om de mensen overdag een periode zonder vliegtuigen te geven. Op weekdays zijn het de windrichtingen en de achteraf te bespreken normen die aan de basis liggen.

Ik wil niet zo maar op om het even wie kritiek geven, maar we kunnen niet zomaar routes aanreiken zonder rekening te houden met de windrichting. Opleggen waar er gevlogen moet worden, zonder rekening te houden met de windrichting, daar wil ik van af. De natuur zal het bepalen, niet de politici. Ik ben de eerste politicus om te zeggen: laten wij tenminste die bevoegdheid uit handen geven. Ik wil niet dat een eenvoudig koninklijk besluit achteraf de ganse werking van een luchthaven kan veranderen, of dat men veel personen last bezorgt met de exploitatie ervan.

Mijnheer Flahaut, ik heb onmiddellijk bevolen de burgemeesters samen te roepen en de vergadering heeft voldoening geschonken. Aangezien de Gewesten de bevoegdheid hebben opgeëist om controles uit te voeren, is het aan hen om geluidsmeters te plaatsen.

Mijnheer Lavaux, ik ben bereid de criteria te herzien, maar het zullen dezelfde zijn voor alle betrokken gemeenten ten zuiden, ten noorden, ten oosten en ten westen van de luchthaven. De gemeenten die niet binnen de vastgestelde criteria vallen en die een aanvraag indienen zullen de informatie krijgen die naar de gemeenten werd gestuurd die niet binnen de in 2007 vastgestelde grenzen vielen. Als er andere gemeenten bij komen in 2008, zullen we de samenstelling van de groep wijzigen.

Mijnheer Dallemagne, u had het over het gebruik van de banen 07 en 02, D25 en D20. In het noorden van de agglomeratie is de bevolkingsdichtheid vijf keer groter dan in het zuiden!

Alvorens argumenten aan te voeren, moet men ze goed kiezen en niet het tegenovergestelde beweren van wat men wil bekomen!

C'est la direction du vent qui détermine la dispersion. Pendant le week-end, il est peut-être possible de prévoir une période sans avions, mais en semaine, ce sont la direction du vent et les normes de vent qui déterminent la dispersion. Nous ne pouvons donc pas imposer un schéma; c'est la nature qui choisit. Si nous tenons compte les uns des autres et mettons un peu d'eau dans notre vin, nous pourrions dégager une solution. Je demande que l'on travaille avec des données objectives que tout le monde puisse contrôler et auxquelles

Dat wil ik en zal ik bereiken. Ik hoop dat alle politici, hier en op andere niveaus, zullen begrijpen dat, als iedereen voor eigen deur veegt en begrip heeft voor de problemen van de anderen, er een oplossing kan komen. Op sommige plaatsen kunnen dan wel meer mensen wonen maar iedereen hoort individueel het lawaai, "zijn lawaai" en hoort niet het lawaai dat de burens horen. Ik herhaal dat als iedereen wat water bij de wijn doet, de enige mogelijkheid is om tot een oplossing te komen. Als politici in het slijk blijven roeren om toch maar voldoende stank in huis te hebben, dan zal dat nooit lukken.

Ik vraag enkel om te werken op basis van objectieve criteria die door iedereen kunnen worden gecontroleerd en waar Belgocontrol zich zal moeten aan houden. Veiligheid moet de eerste prioriteit zijn.

**02.29 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben het volledig met u eens. Alleen kunnen die windnormen de situatie scheeffrekken. Daarin heeft u een verantwoordelijkheid. Als u die zo aanpast dat ze voor verschillende banen anders zijn, dan creëert u ongelijkheid. Alles hangt af van de windnormen. Op dat vlak verwachten wij van u een billijke regeling die rekening houdt met de veiligheid en de geschiktheid van de baan.

**02.30** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Laeremans, ik laat noch het voorste, noch het achterste van mijn tong zien.

Als het niet juist is, moet men het hier zeggen. Ik heb geprobeerd om op het vlak van de exploitatievoorwaarden van de luchthavens, het nachtverkeer, het aantal nachtvluchten, alles wat wij toegezegd hebben om te proberen een oplossing te geven aan het zogenaamde "klotendossier", alles na te leven. Dat geldt niet voor twee zaken: de routes waar wij volop mee bezig zijn en de normen van de windrichting. Daar is men op dit ogenblik mee bezig.

U hebt mij finaal gevraagd wanneer dat klaar zou zijn. Ik heb u vroeger gezegd dat de rapporten in de loop van de maand oktober beschikbaar zouden zijn. Twee derde van de maand is voorbij. Ik hoop ze eerstdaags te ontvangen. Dan ga ik daarmee naar de regering en zodra dat gebeurd is, kom ik daarmee naar het Parlement.

**02.31 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat is een duidelijk perspectief, dank u.

Belgocontrol doit se tenir. La sécurité doit être la première priorité.

**02.29 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Je suis d'accord, mais les normes de vent peuvent être manipulées par des politiciens, ce qui peut donner lieu à des inégalités. Nous réclamons donc des normes de vent qui soient établies équitablement.

**02.30 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Dans ce dossier particulièrement complexe, j'ai toujours essayé d'honorer les promesses relatives aux conditions d'exploitation et aux vols de nuit. Actuellement, il est toutefois question de normes de vent et de trajectoires de vol. J'espère que les rapports concernant ces aspects seront bientôt disponibles. Dès cet instant, je les présenterai au gouvernement, puis au Parlement.

**02.31 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Il s'agit là d'une perspective claire.

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

**03 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "Infrabel" (n° 14810)**

**03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "Infrabel" (nr. 14810)**

**03.01 François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le service de régulation du transport ferroviaire a condamné le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel à une amende de 12 500 euros, invoquant la discrimination à l'égard du transporteur cargo Crossrail. Ce dernier

**03.01 François Bellot** (MR): De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer veroordeelde Infrabel tot een boete van 12.500

avait introduit une plainte suite à la fermeture de plusieurs lignes à l'occasion d'une grève du personnel de B-Cargo, filiale du transport de fret de la SNCB, les 9 et 10 avril 2009.

Il semblerait qu'Infrabel ait été condamné parce que, vu son indépendance par rapport à un utilisateur du réseau, ce ne sont pas les mouvements sociaux d'un opérateur de transport qui doivent paralyser les autres opérateurs.

Pouvez-vous m'apporter quelques précisions quant à cette décision?

**03.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Cher collègue, le service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National doit veiller à l'accès non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire. La décision dont vous faites état date du 4 août dernier et un arrêté a été publié au *Moniteur belge* le 31 août. Il a été pris en exécution de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, plus précisément son article 62, alinéa 5.

Ledit service de régulation statue de manière autonome au sujet des plaintes qu'il reçoit. Ses décisions peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'État. Je n'ai dès lors rien à dire!

Il ne me semble pas indiqué de commenter cette décision alors que le processus judiciaire n'est pas encore épuisé. Toutefois, je tiens à confirmer que, de manière générale, j'attache une grande importance à ce qu'un accès non discriminatoire soit garanti à tout opérateur ferroviaire. Un tel accès est l'une des conditions fondamentales pour le développement du marché ferroviaire européen.

**03.03 François Bellot (MR)**: Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Voilà qui relance la problématique non seulement de l'utilisation des infrastructures publiques mais aussi celle du service minimum. Imaginez que, demain, le personnel de Crossrail décide de faire grève, pourquoi ne laisserait-il pas ses locomotives en plein milieu des lignes, paralysant ainsi l'ensemble du réseau ferroviaire belge?

Manifestement, le contrat de gestion devra prévoir cette situation et devra préciser qui va supporter les indemnités éventuelles pour les opérateurs futurs. La question se posera en fonction de l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et des exploitants.

euro wegens discriminatie van de goederenvervoerder Crossrail. Die had een klacht ingediend nadat een aantal lijnen werd gesloten naar aanleiding van een staking van het personeel van B-Cargo (dochteronderneming van de NMBS voor het goederenvervoer) op 9 en 10 april 2009. De sociale onrust bij een transportoperator mag immers de activiteit van andere bedrijven niet verlammen. Kunt u me meer details bezorgen in dat verband?

**03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe**: De Dienst Regulering van het spoorvervoer en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal moet toezien op de niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur. De aangehaalde beslissing dateert van 4 augustus; op 31 augustus werd in het *Belgisch Staatsblad* een besluit gepubliceerd in uitvoering van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Voormelde dienst neemt een beslissing met betrekking tot de ingediende klachten. De beslissingen kunnen worden aangevochten voor de Raad van State. Ik zal dus geen commentaar geven bij een beslissing waarvoor de gerechtelijke procedure nog hangende is. Er moet echter wel een niet-discriminerende toegang worden verstrekt aan alle operatoren. Dat is fundamenteel voor de ontwikkeling van de Europese spoorwegmarkt.

**03.03 François Bellot (MR)**: Daarmee zijn we opnieuw aangeland bij de problematiek van het gebruik van de overheidsinfrastructuur en de minimumdienst. Waarom zou het personeel van Crossmail, wanneer het morgen zou gaan staken, ook niet zijn locomotieven op de sporen laten staan en zo het hele spoorwegnet lamleggen?

Aujourd'hui, nous sommes habitués à un seul exploitant. Demain il pourrait y en avoir plusieurs. La question reste donc entière.

Met dergelijke situaties zou rekening moeten worden gehouden in het beheerscontract, dat zou moeten bepalen wie de eventuele schadevergoedingen moet betalen, rekening houdend met de infrastructuurbeheerder en met de exploitanten. Vandaag zijn we gewoon aan een enkele exploitant, maar dat zouden er morgen meer dan een kunnen zijn.

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

**04** Vraag van de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de campagne van FEBIAC om het gebruik van motoren voor het woon-werkverkeer te promoten" (nr. 14849)

**04** Question de M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la campagne de la FEBIAC visant à promouvoir l'usage de la moto dans le cadre des déplacements du domicile au lieu de travail" (n° 14849)

**04.01** Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in augustus van vorig jaar heb ik hierover reeds eerder een vraag gesteld. Febiac, de Belgische automobiel- en tweewielerfederatie, zet een campagne op touw ter promotie van het motorgebruik. Onder het motto "Sneller, goedkoper en je gaat ontspannen werken" worden motards warm gemaakt om het woonwerkverkeer-traject af te leggen met de motorfiets. De slogans "Ik geraak overal door" en "Terwijl u dit leest ben ik al thuis!" hebben duidelijk als ondertoon dat de motor een van de oplossingen is om de files te snel af te zijn.

**04.01** Peter Luykx (N-VA): La FEBIAC, la Fédération belge de l'automobile et du cycle, mène une campagne destinée à inciter les gens à effectuer à moto les déplacements entre le lieu de travail et le domicile, en utilisant notamment le slogan "Moi? Je passe partout". Lorsque la circulation est ralentie ou à l'arrêt, les motocyclistes zigzaguent de plus en plus souvent entre les files. Nul n'ignore que les conséquences d'un accident à moto peuvent être graves.

In de commissie van 26 november 2008 haalde ik de problematiek reeds aan. Bij traag of stilstaand verkeer kunnen motorgebruikers vaak niet weerstaan aan de verleiding om tussen de auto's te slalommen en zo een uitweg te vinden in de files. U kon zich toen terugvinden in mijn bezorgdheid aangezien een ongeval met een motor verschillende nare gevolgen kan hebben. Naast het lichamelijk leed zwellen vele files aan bij een dergelijk ongeluk.

Le secrétaire d'État adhère-t-il au slogan utilisé dans le cadre de la campagne de la FEBIAC? Existe-t-il des données chiffrées du nombre d'accidents impliquant des motocyclistes en Belgique? Le secrétaire d'État s'est-il déjà concerté avec les instances de la circulation, afin de promouvoir la sécurité non seulement pour les motocyclistes mais aussi pour les automobilistes? Prendra-t-il une initiative réglementaire fixant les droits et les devoirs des conducteurs de deux roues? S'est-il déjà concerté avec le groupe de travail Motocyclistes?

Omdat Belgische cijfers ontbreken, verwees u toen naar een Franse studie uit 2005 die stelde dat bij onze zuiderburen in 2,2 % van alle verkeersongevallen motorrijders betrokken waren. Daarnaast stelde u vast dat de wegcode niet in een sluitende regelgeving voorziet die duidelijk maakt welke manoeuvres een motorrijder mag stellen bij stilstaand verkeer. Voorbijsteken in de file wordt immers niet beschouwd als inhalen. Ten slotte, beloofde u de problematiek verder te onderzoeken met de werkgroep Motorrijders van de federale politie voor verkeersveiligheid.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik volgende vragen.

Welk standpunt neemt u in ten overstaan van de slogans die Febiac hanteert bij haar campagne? Is de motor een middel om de file te ontlopen?

Zijn er inmiddels Belgische cijfers beschikbaar van het aantal

ongevallen waarbij motorrijders betrokken zijn?

Hebt u inmiddels overleg gepleegd met de verkeersinstanties om de veiligheid voor en door de motards te bevorderen?

Bent u van plan om een regelgevend initiatief uit te werken waaruit de rechten en plichten voor de tweewielers duidelijk blijken? Zo ja, hoe zien deze plannen er concreet uit?

Ten slotte, in welke mate hebt u reeds overleg gepleegd met de werkgroep Motorrijders van de federale politie voor verkeersveiligheid?

**04.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Luykx, vooreerst wil ik opmerken dat motorfietsen een volwaardig alternatief vormen voor de auto in het woonwerkverkeer en dat ze een alsmear belangrijkere rol spelen.

Het aantal voertuigkilometers dat jaarlijks door motorrijders wordt afgelegd is sinds 1991 meer dan verdubbeld. Een van de redenen van deze evolutie is de flexibiliteit die de motorfiets biedt bij files en in het drukke stadsverkeer. Door een relatief laag brandstofverbruik zijn ze bovendien milieuvriendelijker.

De keerzijde van deze flexibele manier van verplaatsen is de kwetsbaarheid van de motorrijders in het verkeer. Het ongevalrisico voor motorrijders is tien keer hoger dan voor alle andere weggebruikers samen en zelfs twintig keer groter dan voor passagiers van personenauto's. De statistieken wijzen ook uit dat motorongevallen dubbel zo ernstig zijn als ongevallen met personenwagens.

De slagzinnen van de door Febiac gelanceerde campagne spelen in op de grote mate van flexibiliteit die het motorgebruik ontegensprekelijk biedt, zodat ik er in se niet tegen gekant ben. De kwetsbaarheid waaraan de motorrijders worden blootgesteld komt dan weer aan bod in de sensibiliseringscampagnes van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Ik denk bijvoorbeeld aan de campagne "Laat u niet verrassen door motorrijders" die wij in april 2009 hebben gedaan.

Wat de tweede vraag betreft, is het een feit dat het motorrijden alsmear populairder wordt, met als gevolg dat het aantal verkeersslachtoffers bij de motorrijders stijgt, ondanks een afname van het risico per reiziger/kilometer.

Ik heb hiervan een tabel. De ongevallen met een motorfiets vertegenwoordigen 7,9 % van alle ongevallen en 13,9 % van de dodelijke ongevallen voor het geheel van de wegen. Op de snelwegen vertegenwoordigen de ongevallen met een motorfiets 5,3 %. Het aantal dodelijke slachtoffers bedraagt 7,3 %.

Men kan dus constateren dat het percentage ongevallen relatief groot is, maar vooral dat het percentage dodelijke slachtoffers met een motorfiets relatief veel sterker speelt.

Vermits uw vraag specifiek aan het file-filteren refereert en het fenomeen meestal op de snelwegen wordt toegepast, zijn de cijfers

**04.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: La moto constitue une solution de rechange à part entière à la voiture pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Depuis 1991, le nombre de kilomètres-véhicules parcourus annuellement par des motocyclistes a plus que doublé, notamment en raison de leur flexibilité dans les embouteillages. Les motos sont également plus écologiques en raison de leur consommation relativement faible de carburant. Le revers de la médaille, c'est le risque d'accident qui est dix fois plus élevé pour les motocyclistes que pour tous les autres usagers de la route confondus et même vingt fois plus élevé que pour les passagers de voitures particulières. Les accidents de moto sont en outre deux fois plus graves que les accidents de voiture.

Les slogans de la FEBIAC mettent en exergue l'atout de la flexibilité, auquel je ne suis pas opposé en soi. La question de la vulnérabilité est plutôt abordée dans le cadre de campagnes de sensibilisation de l'IBSR. En conséquence de la popularité du motocyclisme, le nombre de victimes de la route parmi les motocyclistes est en hausse, en dépit de la diminution du risque par voyageur/kilomètre.

Le pourcentage d'accidents est donc relativement élevé et principalement le pourcentage de morts parmi les motocyclistes. Dans l'ensemble de la circulation, toutes voiries confondues, les

opgegeven voor alle wegen samen en specifiek voor de autowegen. Ik heb ook een uitsplitsing laten maken voor alle wegen en voor de autowegen.

Op alle wegen vertegenwoordigen de motorfietsen ten aanzien van het geheel van het verkeer 1,3 % van het totaal aantal afgelegde kilometers. Bij de ongelukken vertegenwoordigen de motards 5,5 % van de lichtgewonden, 12,3 % van de zwaargewonden en 13,8 % van de doden 30 dagen. De doden 30 dagen verongelukken onmiddellijk of sterven binnen de 30 dagen na het ongeluk. Dat houdt in dat het aantal doden procentueel tien keer groter is dan het aandeel motorfietsen in het verkeer.

Wanneer wij voor de autowegen dezelfde gegevens nemen, stellen wij vast dat op de autosnelwegen de motorfietsen 0,7 % van het verkeer vertegenwoordigen, 3,4 % van de lichtgewonden, 5,8 % van de zwaargewonden en 5,9 % van de doden 30 dagen.

Men merkt dus een grote discrepantie ten nadele van de motards met betrekking tot het aantal lichtgewonden, zwaargewonden en doden in vergelijking met hun aandeel in het verkeer. Ik herhaal dat voor het geheel van de wegen het percentage doden relatief gezien tien keer groter is dan het aandeel in het verkeer. Hun aandeel in de ongelukken is derhalve zeer groot.

Wat uw vraag betreft inzake de werkgroep motorrijders, hebben we met de sector van de motorrijders al meermaals contacten gehad via de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. In het project vereenvoudiging van de wegcode, waar wordt getracht om de bestaande wegcode logischer en meer coherent op te bouwen, overtallige regels te schrappen en andere te verbeteren, zal ook een bepaling worden opgenomen om het vervoer van kinderen als passagiers op motorfietsen echt te gaan beperken. Ook zal een regelgeving worden uitgewerkt betreffende verplichte kledij van de motards. Er was eveneens in voorzien om in dit project een bepaling op te nemen omtrent de maximumsnelheid voor motorrijders in de files – men had in 30 km per uur voorzien – bij het zogenoemde filteren. Omwille van de niet-toepasbaarheid op de openbare weg en – belangrijk – omwille van de onmogelijkheid van de controle die er in de praktijk is, werd deze gedachte verworpen door de werkgroep motorrijders van de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

De werkgroep heeft haar aanbevelingen op 26 mei van dit jaar bekendgemaakt. De punten die zij gewijzigd willen zien, zijn door ons gekend. We zullen hiermee in de nieuwe, vereenvoudigde wegcode – hoewel ik mij begin af te vragen of het wel zoveel eenvoudiger zal zijn want telkens wanneer men een steentje weghaalt ziet men enorm veel gevolgen waardoor het werk langer gaat duren – in elk geval maximaal rekening mee houden.

**04.03** **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het cijfermateriaal en de toelichting. Indien mogelijk zou ik de cijfers ook schriftelijk van u willen ontvangen.

**04.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dat is geen probleem.

Le **président**: Si vous le permettez, j'ai un complément d'information à vous communiquer.

motocyclettes représentent 1,3 % du nombre de kilomètres parcourus, 5,5 % des blessés légers, 12,3 % des blessés graves et 13,8% des décès dans les trente jours suivant l'accident. Sur les autoroutes uniquement, les motocyclettes représentent 0,7 % de la circulation, 3,4 % des blessés légers, 5,8 % des blessés graves et 5,9 % des décès dans les trente jours. Pour ce qui est du nombre de blessés légers, blessés graves et décès, proportionnellement à leur part dans la circulation, l'écart au détriment des motocyclistes est important. En termes relatifs, le pourcentage de morts parmi les motocyclistes est dix fois supérieur à leur part dans la circulation.

Différents contacts ont été établis avec le secteur concerné au sein de la Commission Fédérale Sécurité Routière. Dans le cadre de la prochaine simplification du Code de la route, une disposition fixera des modalités plus restrictives concernant le transport d'enfants comme passagers sur les motocyclettes. Une réglementation sera aussi élaborée concernant la tenue obligatoire des motards. Pour des raisons pratiques, l'idée de limiter la vitesse des motards dans les files n'a pas été retenue. Le groupe de travail a divulgué ses recommandations le 26 mai 2009. Nous en tiendrons compte au maximum dans le nouveau Code de la route simplifié.

De **voorzitter**: TISPOL (*European Traffic Police Network*) bevestigt

Jef Van den Bergh, le secrétaire de la commission et moi-même avons assisté la semaine dernière ou il y a quinze jours à TISPOL, une plate-forme de rencontre destinée surtout aux autorités policières en matière de sécurité routière.

Je voudrais corroborer vos propos. Toutefois, monsieur le secrétaire d'État, vous avez indiqué que 13 % des tués sur les routes étaient des motards pour 1,5 % du trafic alors que dans les autres pays, le rapport est de la moitié. En d'autres termes, dans les autres pays, la moyenne de motards est de 3,5 % et le nombre de tués s'élève à 14 %. Le rapport entre le nombre de motards et le nombre de tués est donc défavorable dans notre pays.

Des explications ont été fournies mais ce serait trop long d'en parler ici.

Je pense que vous avez à juste titre la volonté d'avancer dans ce domaine. Toutefois il faudra aussi expliquer les raisons pour lesquelles on constate ces pourcentages. Le secteur moto dispose de données objectives pour pointer une des difficultés rencontrées, notamment le fait que les détenteurs de permis de conduire antérieurs à je ne sais pas quelle année – époque où les détenteurs de permis B pouvaient automatiquement conduire une moto - entraîne une sur-représentation dans notre pays de la tranche d'âge de 40-50 ans dans les accidents de la route par rapport aux autres pays.

Dans la catégorie des jeunes motards, nous n'avons pas un pourcentage de tués supérieur aux autres pays. En revanche, dans les tranches d'âges de 40, 50 et 60 ans, les pourcentages sont plus élevés.

Je ne sais pas comment aborder cette question sur le plan légal mais il y a des choses à faire en termes de prévention au vu des conclusions de TISPOL. Vous disposerez du rapport.

**04.05 Peter Luykx (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, het is ook uit bezorgdheid voor die motorrijders dat ik deze vragen stel en wil wijzen op een aantal problemen. Ik ben niet tegen het toenemend gebruik van motorrijden en het mogelijk uitwijken dat dit voor die mensen in de files zou kunnen betekenen. Meer in het bijzonder had ik de problematiek toegelicht willen zien van het inhalen tijdens files. Procentueel blijkt misschien nog niet uit de cijfers hoeveel ongevallen dat precies vertegenwoordigt, maar dat zijn van die vervelende ongevallen, zelfs als u stilstaat en er rijdt een motorrijder tegen 30 kilometer per uur tegen uw auto.

Daarover was er wel wat onduidelijkheid, ook in het verkeersreglement. Wanneer wordt er ingehaald en wanneer niet? Beweegt het verkeer, ook al is het maar stapvoets, dan mag er in principe niet meer worden ingehaald. Enkel bij honderd procent stilstand, was toen een opmerking van u. Misschien moet daarover verder worden nagedacht, want in de praktijk is het onvermijdelijk. Voor een stuk gestimuleerd door verschillende campagnes, maken motorrijders er gebruik van om in files met een smaller voertuig tussen de wagens door te glippen.

wat daarnet gezegd werd. De oververtegenwoordiging van de motorrijders in het aantal doden bij verkeersongevallen (13 procent terwijl ze 1,5 procent van het verkeer vertegenwoordigen, tegen 14 procent in de andere landen waar hun aandeel in het verkeer 3,5 procent bedraagt) betreft voornamelijk de leeftijdscategorieën boven de veertig jaar, waarvoor een eenvoudig rijbewijs B volstaat. Het percentage is hetzelfde voor de jongere leeftijdscategorieën. Er kunnen zeker initiatieven worden genomen op het gebied van preventie.

**04.05 Peter Luykx (N-VA):** Ce qui me préoccupe en premier lieu, ce sont les dépassements effectués par les motards dans les files. Ils ne sont pas clairement réglementés dans le code de la route.

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

**05** Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsoverlast van een rode helikopter in de 'no fly'-zone te Brussel" (nr. 14807)

**05** Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nuisances sonores engendrées par un hélicoptère rouge ayant survolé la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles" (n° 14807)

**05.01** Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, er werd al een hele resem vragen gesteld over de geluidsoverlast in de rand van Brussel en zelfs tot in sommige Waalse gemeenten door de luchtvaart. Er is nu boven de no flyzone van Laken een rode helikopter gesignaleerd die de rust tot tien keer per dag verstoort. Het gaat hier over onze prins, die, volgens de krant de Brusselaars begint te ergeren met zijn "helikopterke".

Het koninklijk paleis te Laken ligt in de no flyzone rond de luchthaven van Zaventem, maar voor de prins is daar snel een mouw aan gepast. De toenmalige verkeersminister Isabelle Durant heeft voor de prins een uitzondering gemaakt, al dan niet met een compensatie, dat weet ik niet. Het gevolg is dat er in de tuin van Laken een landingsplaats voor helikopters mocht komen. Ook de dienst Stedenbouw heeft een handje meegeholpen door de bouw van een draak van een hangar op het domein toe te laten.

Mijnheer de staatssecretaris, hebt u reeds klachten van geluidsoverlast ontvangen van de inwoners van Brussel en of de rand en bevestigt u aldus het krantenartikel? Worden de Brusselse geluidsnormen overschreden?

Mevrouw Durant hield er een nogal eigenaardig spreidingsplan op na, vooral boven Laken. Kunt u de uitzonderingsmaatregel van uw voorganger Durant wat betreft het vliegen in de no flyzone boven Laken verantwoorden? Ik dank u voor uw antwoord.

**05.02** Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik kan aan de heer De Grootte mededelen dat wij tot heden geen klachten ontvangen hebben van inwoners uit Brussel of de Brusselse rand met betrekking tot helikoptervluchten in de verboden zone in Laken. Of het nu gaat om een rode, gele, groene, witte of zwarte helikopter, ik weet het niet. We hebben in elk geval nog geen klachten gekregen.

In verband met het al dan niet overtreden van de Brusselse geluidsnormen, moet ik u verwijzen naar de administratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat de bevoegde instantie is voor de materie. Het KB van 11 juli 1954 houdt het verbod in tot het vliegen boven bepaalde delen van het grondgebied van het Rijk, zoals onder meer boven het koninklijke domein van Laken tot een straal van anderhalve kilometer errond. De enige afwijking die daarop formeel werd toegestaan, is die toegekend door mevrouw Durant. Die afwijking werd verleend voor het uitvoeren van privévluchten met een helikopter met prins Filip als gezagsvoerder.

Aangezien de aanvraag tot afwijking van het Paleis zelf afkomstig was en privévluchten uitgevoerd door een helikopter met prins Filip als

**05.01** Patrick De Grootte (N-VA): Dans la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles, il peut arriver que l'hélicoptère rouge du prince Philippe dérange les habitants de la commune de Laeken dix fois par jour. L'ancienne ministre compétente, Mme Durant, avait prévu une exception à la réglementation relative à cette zone en faveur du Palais. Le secrétaire d'État a-t-il déjà reçu des plaintes précises concernant les nuisances sonores causées par les vols de l'hélicoptère princier? Ces nuisances enfreignent-elles les normes acoustiques bruxelloises? Considérez-vous que l'exception accordée par la ministre Durant est opportune?

**05.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Nous n'avons reçu aucune plainte ayant trait à des vols d'hélicoptère dans la zone d'exclusion aérienne de Bruxelles. Je vous invite à adresser à la Région de Bruxelles-Capitale vos questions relatives aux normes acoustiques en vigueur à Bruxelles. La seule dérogation à l'interdiction de survoler la zone d'exclusion aérienne concernée dans un rayon d'un kilomètre et demi autour du domaine royal de Laeken est celle que l'ancienne ministre Durant avait accordée aux vols d'hélicoptère effectués sous le commandement du prince Philippe. Elle a accordé cette dérogation parce que ces vols ne

gezagvoerder de veiligheid van het staatshoofd niet schijnen te bedreigen, werd de afwijking toegestaan. Tot nu toe hou ik het op die ene afwijking.

menacent pas la sécurité du chef de l'État. C'est d'ailleurs l'unique dérogation qui ait été accordée à ce jour.

**05.03 Patrick De Groot** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik vraag mij af waar de krant het haalt als er bij u geen klachten zijn toegekomen. Ik vind het sympathiek dat u de paraplu opent met verwijzing naar de administratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

**05.03 Patrick De Groot** (N-VA): J'ai puisé les informations dont je dispose dans la presse écrite. Celle-ci a manifestement été mal informée vu l'absence de plaintes.

Er was inderdaad een verbod op vliegen en er is daar een uitzondering op gemaakt. Mijn vraag was natuurlijk of u daarmee akkoord gaat. U zegt deels ja, want de veiligheid van het staatshoofd is blijkbaar niet in het gevaar gekomen. Ik zal niet oordelen over zijn stuurkunsten.

U wist eigenlijk niet echt goed waarover het ging. Het gaat over een bordeauxrood helikoptertje met het kenteken 00-PFB dat onder meer de Nationale Plantentuin en het Atomium aandoet om dan weer links af te slaan richting Laken. Mocht u er ooit eens mee worden geconfronteerd, dan kunt u de gevaren misschien eens opnieuw bekijken en alsnog antwoorden op de vragen.

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

**06 Question de M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le caractère transitoire de certaines dispositions de l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14631)**

**06 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de overgangperiode voor de inwerkingtreding van een aantal bepalingen van het ministerieel besluit van 27 juli 2009 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 14631)**

**06.01 Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 21 août dernier, a été publié au *Moniteur belge* l'arrêté ministériel du 27 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 3 mai 2004 relatif à gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National.

**06.01 Olivier Maingain** (MR): In uw bericht over de goedkeuring van het ministerieel besluit van 27 juli 2009 tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal verantwoordt u bepaalde uitzonderingen betreffende de nachtluchten en de overgangperiode van vijf jaar. Zo schrijft u dat de luchtvaartmaatschappijen op die manier over de mogelijkheid beschikken om hun vloot aan te passen en dat die uitzonderingen het mogelijk maken om de economische gevolgen te verzachten van de door het besluit ingestelde algemene beperking van het quotasysteem.

Le présent arrêté vise, je m'en réfère aux considérants, à "éliminer les pics de bruit les plus importants, en généralisant le système des quotas de bruit, jusqu'ici d'application pendant la nuit et le petit matin, aux différentes périodes de la journée, en instaurant des quotas également pour la journée et la soirée, et en abaissant les quotas existant déjà pour la nuit et le petit matin".

Concrètement, ceci signifie que conformément à l'article 4, §1<sup>er</sup> du présent arrêté, le quota de bruit maximal sera abaissé du *quota count* (QC) 12 au QC 8 entre 23 h 00 et 6 h 00 du matin, et du QC 24 au QC 12 entre 6 h 00 et 7 h 00 du matin. Des restrictions de bruit sont également introduites en journée et en soirée: un maximum de QC 48 entre 7 h 00 et 21 h 00 et un maximum de QC 24 entre 21 h 00 et 23 h 00.

Dans votre communiqué relatif à l'adoption de cette arrêté, vous indiquez que "ces nouvelles restrictions font de Zaventem un des

Daarentegen was in het globale

aéroports les plus sévères en Europe au niveau des mesures contre les nuisances sonores (...)"

En ce qui concerne les exceptions et la période de transition de cinq ans prévue dans l'arrêté, vous les justifiez "afin de permettre aux compagnies aériennes d'adapter leur flotte et de limiter l'impact économique de ces mesures pour un secteur durement touché par la crise économique actuelle".

C'est ainsi qu'une période transitoire de cinq ans est fixée pour le niveau de bruit en journée et en soirée des décollages et des atterrissages, et que des exceptions sont prévues pour les vols de nuit qui ne doivent ainsi pas satisfaire à la nouvelle norme maximale du *quota count* 8.

Or, d'une part, le plan global de gestion des nuisances sonores, approuvé en Conseil des ministres du 19 décembre 2008, ne parlait que d'une période transitoire de trois ans et non pas de cinq ans. D'autre part, l'arrêté ne prévoit nullement des sanctions qui seraient prises par un organisme indépendant de contrôle en cas de non-respect des nouvelles normes.

En conséquence, monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me faire savoir pourquoi cette période transitoire a été fixée à cinq ans au lieu de trois ans? Quelle en est la motivation sauf à considérer que la motivation se trouve dans votre communiqué mais alors cela mériterait d'être étayé?

Q'en est-il du contrôle effectif de l'application de l'arrêté ainsi adopté qui, je le souligne, présente des avancées intéressantes par rapport au contrôle des nuisances sonores?

**06.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je peux répondre à M. Maingain que l'arrêté ministériel dont il a fait état introduit en effet un quota de bruits maximum en journée et en soirée alors qu'une restriction de ce genre n'existait pas auparavant.

L'introduction de ces restrictions revient de facto à interdire l'exploitation de certains appareils trop bruyants à l'aéroport de Bruxelles-National. Une telle mesure ne peut être mise en œuvre du jour au lendemain sans considération pour les aspects économiques. Une période transitoire doit en effet être laissée aux exploitants pour leur permettre d'adapter leur flotte ou leur schéma d'exploitation.

Je peux également signaler à M. Maingain que le principe des périodes transitoires est imposé par la législation européenne. En effet, la directive 2002/30, qui date du 26 mars 2002 et qui est relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées aux bruits dans les aéroports de la Communauté, prévoit ainsi un délai minimum de 5 ans pour retirer progressivement de la circulation les avions les plus bruyants. C'est ce que nous avons prévu comme délai maximum.

Cela ne signifie pas qu'aucune autre modification n'interviendra avant 5 ans. Par exemple, pendant cette période transitoire, aucun appareil qui n'opère pas aujourd'hui à l'aéroport de Bruxelles-National ne pourra être exploité et les avions qui opèrent actuellement seront donc progressivement remplacés. Une compagnie nouvelle ne peut

plan voor het beheer van de geluidshinder dat goedgekeurd werd door de Ministerraad van 19 december 2008 slechts sprake van een overgangperiode van drie jaar. Bovendien voorziet het besluit in geen enkele sanctie die door een onafhankelijke controle-instelling zou worden opgelegd.

Waarom werd een overgangperiode van vijf jaar vastgelegd? Hoe zal worden nagegaan of het besluit, dat op bepaalde punten een vooruitgang betekent, correct wordt toegepast?

**06.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: De invoering van geluidsquota voor overdag en 's avonds betekent dat de lawaaierigste vliegtuigen uit de circulatie worden genomen. De Europese richtlijn 2002/30 van 26 maart 2002 voorziet in een minimumtermijn van vijf jaar om die vliegtuigen uit te faseren. In de tussentijd, echter, zal geen enkel toestel dat nu niet op de luchthaven toegelaten is, geëxploiteerd kunnen worden en een nieuwe luchtvaartmaatschappij zal zich niet kunnen aanmelden met vliegtuigen die niet aan de normen beantwoorden.

Er werd een milieucel opgericht bij de Directie Inspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Vroeger werden er processen-verbaal opgemaakt waaraan geen gevolg werd gegeven, vandaag zijn er waarschuwingsprocedures

pas se présenter avec un appareil qui ne répond pas aux normes.

En ce qui concerne le contrôle, une cellule environnementale a été mise en place au sein de la direction Inspection de la direction générale Transports aériens. Les inspecteurs de l'inspection aéronautique sont mandatés pour constater les infractions aux dispositions de cet arrêté. Ces infractions donnent lieu à des procédures d'avertissement ou de sanction administrative les obligeant à payer, ce qui ne fut pas le cas précédemment, et à la rédaction de procès-verbaux adressés au procureur du Roi qui est concerné.

C'est donc de toute façon plus sévère et là où précédemment on dressait des PV sans qu'une suite leur soit donnée, une sanction administrative est maintenant prévue en fonction de la nature de l'excès constaté.

**06.03 Olivier Maingain (MR):** Monsieur le président, je remercie le ministre pour ces précisions et pour son explication concernant la durée de cinq ans. Je lirai attentivement la directive européenne.

L'initiative de la création de la cellule environnementale nous a été présentée lors d'une réunion récente du forum que la direction générale a relancé.

Je vais me permettre de donner un modeste conseil. Dans d'autres aéroports, il existe une communication quasiment en temps réel des infractions constatées, via un site alimenté à cette fin. Cela permettra aux riverains d'éviter de multiplier les plaintes tant auprès de vous que du service de médiation ou d'autres mandataires lorsqu'il y a des suspicions ou des indices de nuisances sonores non justifiées. Cela permet une transparence totale et tout le monde peut alors s'assurer du suivi donné par les services de l'inspection aux constatations des infractions. Ce système existe ailleurs, notamment à Orly.

On connaît l'extrême sensibilité, parfois justifiée, des riverains à ces nuisances. Une information en temps réel me semble dès lors être une bonne chose pour rassurer les gens.

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

**07 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les livraisons en dehors des heures de pointes pour éviter les embouteillages, réduire les frais de livraison et diminuer les risques d'accidents" (n° 14854)**

**07 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het belevaren buiten de spitsuren, teneinde de files te vermijden, de leveringskosten te verminderen en het ongevalrisico te verminderen" (nr. 14854)**

**07.01 François Bellot (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, certains pays, tels les Pays-Bas, imposent pour certaines zones urbaines que les livraisons de marchandises soient effectuées très tôt le matin ou la nuit afin de réduire les perturbations engendrées en matière de congestion lors des livraisons de jour.

Pour moi, qui emprunte fréquemment la rue de la Loi, c'est une voie ramenée dans la pratique à trois, voire deux bandes vu le nombre de camions occupant la zone latérale pour des livraisons. Et c'est le cas

en administratieve sancties voor inbreuken, en de inspecteurs van de luchtvaartinspectie zijn bevoegd om ze vast te stellen. Er zullen tevens processen-verbaal opgesmaakt worden, die aan de procureur des Konings overgezonden worden.

**06.03 Olivier Maingain (MR):** Ik zal de Europese richtlijn erop nalezen. In andere luchthavens worden de vastgestelde overtredingen realtime via een webstek gecommuniceerd. Dit beperkt het aantal klachten van omwonenden en zorgt voor een volledige transparantie van de opvolging van de vastgestelde overtredingen.

**07.01 François Bellot (MR):** Om de verkeerhinder te beperken mogen de handelaars in sommige landen slechts tijdens welbepaalde uren 's nachts of in de vroege ochtend bevoorraad worden. In ons land worden een of zelfs twee rijstroken van belangrijke verkeersassen, zoals de

dans d'autres endroits à Bruxelles et dans d'autres villes.

À ce titre, les Pays-Bas, en testant cette technique, se sont rendu compte des nuisances sonores engendrées pour les riverains. Il s'agit donc d'une ombre au tableau pour ce système d'approvisionnement des magasins.

Monsieur le secrétaire d'État, comptez-vous mettre sur pied une opération pilote pour mener de telles opérations?

Si oui, comptez-vous imposer des normes d'émission sonore plus sévères pour tous les équipements liés à l'approvisionnement, notamment les moteurs des camions, tous les équipements de transbordement et l'imposition aux magasins de s'équiper de volets et de portes à faible émission sonore lorsqu'elles s'ouvrent et se ferment?

**07.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, la problématique que vous venez d'évoquer doit être examinée sous plusieurs aspects.

Premièrement, il faut constater que plusieurs villes ont déjà pris des réglementations en ce qui concerne la livraison des marchandises dans leur centre. Par exemple, dans des zones piétonnières ou des rues de shopping où, souvent, la circulation est interdite pendant la journée. Je vous signale par ailleurs que, dans certaines villes comme Louvain-la-Neuve (exemple vécu récemment), des distributeurs se plaignent maintenant parce qu'ils sont obligés de livrer en dehors des heures d'ouverture des magasins.

Justement, pour éviter des problèmes de mobilité, certaines entreprises, pour la plupart dans le secteur de la grande distribution, cherchent à rouler la nuit ou tôt le matin pour approvisionner les magasins. Si mes souvenirs sont bons, de tels projets ont déjà été lancés par la Région flamande en négociant surtout avec les délégations syndicales; ce n'est pas évident de modifier les heures de travail dans les entreprises puisque le personnel doit être présent pour ouvrir les portes et réceptionner les marchandises. Voilà un aspect important de cette problématique.

Certaines entreprises effectuent le transport durant la nuit. Ils se sont arrangés avec leurs clients ou leurs filiales pour accéder aux bâtiments, parfois avec des systèmes sécurisés d'accès aux quais.

Je crois qu'une partie des problèmes de mobilité pourrait certainement être résolue si l'utilisation de l'infrastructure routière était optimisée en roulant en dehors des heures de pointe, par exemple, pendant la nuit.

Cela m'amène inévitablement aux éventuelles nuisances occasionnées par le transport routier à des heures où la plupart d'entre nous dorment encore. Ce problème n'est pas neuf, surtout pour ceux qui habitent le long d'une voirie à la circulation dense. Dans ce contexte, on doit se contenter de mesures qui sont d'application au sujet du bruit maximal autorisé pour les véhicules automobiles, notamment pour les camions. Ces mesures sont incluses aujourd'hui dans la réglementation européenne d'homologation des véhicules. Je ne pense pas qu'un pays seul puisse exiger des normes de bruit plus sévères.

Wetstraat, vaak geblokkeerd door vrachtwagens die er hun lading lossen. Een beperking van de lostijden kan echter ook de geluidshinder voor omwonenden in de hand werken. Zal u in verband daarmee een proefproject opzetten? Zo ja, is u van plan geluidsnormen in te voeren voor vrachtwagenmotoren, laad- en lostoestellen en rolluiken en poorten van winkels?

**07.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Verscheidene steden hebben een reglementering uitgevaardigd met betrekking tot de nachtelijke levering van goederen in voetgangerszones of winkelstraten. Maar in bepaalde steden, zoals Louvain-la-Neuve, klagen distributeurs erover dat ze hun waren buiten de openingsuren van de winkels moeten leveren.

Om verkeersproblemen te voorkomen geven sommige ondernemingen, vaak supermarkten, er de voorkeur aan hun winkels 's nachts te bevoorraden. Dergelijke projecten werden al door het Vlaams Gewest opgezet in overleg met de vakbonden, aangezien daartoe de werktijdregeling van de leveranciers en het personeel dat de goederen ontvangt, dient te worden aangepast. Andere ondernemingen verlenen hun klanten 's nachts toegang tot hun gebouwen.

De mobiliteitsproblemen zouden inderdaad deels kunnen worden opgelost door de wegeninfrastructuur buiten de spitsuren optimaal te benutten.

Het probleem van de hinder die het wegvervoer veroorzaakt op tijdstippen waarop de meesten onder ons slapen is niet nieuw. De Europese regelgeving inzake de homologatie van voertuigen omvat ook geluidsnormen, en ik denk niet dat een land strengere normen ter

Il est peut-être vrai qu'en raison de l'aménagement de notre territoire, les zones de riverains sont trop proches des entreprises ou des magasins. Si on construit sa maison à côté d'une grande surface, on doit se rendre compte des nuisances inhérentes à leur fonctionnement, par exemple celles causées par des livraisons aux petites heures. Cela ne veut pas dire que ces entreprises n'ont pas une responsabilité sociale ni le souci de diminuer au maximum ces nuisances en instaurant des systèmes de déchargement qui produisent moins de bruit.

**07.03 François Bellot (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je n'ignore pas qu'il s'agit d'une compétence partagée et difficile à régler, qui dépend peut-être davantage de l'exercice de l'autonomie communale et des Régions pour ce qui est des normes de bruit, si on veut appliquer des approches plus restrictives. On doit sans doute inciter les grandes surfaces à agir de la sorte. Cela dit, pour les centres-ville, les mesures de limitation du tonnage des camions ayant accès au centre-ville imposent de recourir à des véhicules plus petits et rendent ainsi l'accès plus facile avec des engins mieux adaptés à l'environnement. Nous ne sommes qu'aux prémices de ces techniques de livraison auxquelles les grandes sociétés sont habituées mais sans doute pas les petits producteurs et transporteurs.

**07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État:** Monsieur le président, pour information, les grandes surfaces sont conscientes du problème. Deux sociétés sont venues me présenter des propositions pour diminuer les nuisances, à savoir Colruyt et Coca-Cola (mais cela ne doit pas figurer dans le rapport) et me demander comment elles pouvaient s'inscrire dans cette philosophie que vous venez de décrire. Ils se rendent compte qu'en l'absence de mesures librement consenties de leur part, ils risquent de subir des décisions politiques contraignantes. Je constate que les sociétés sont favorables à la recherche d'une solution.

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

Le **président:** La question n° 14887 de M. Georges Dallemagne ainsi que la question n° 14888 de Mme Ine Somers sont transformées en questions écrites.

**08 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de tachograafkaarten voor bestuurders met rijbewijs B" (nr. 14916)**

**08 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les cartes tachygraphiques destinées aux conducteurs titulaires du permis B" (n° 14916)**

**08.01 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil u een vraag stellen omtrent het uitreiken van tachograafkaarten voor bestuurders met een rijbewijs B. In de schriftelijke neerslag van mijn vraag heb ik gerefereerd aan het artikel 16 van het KB van 14 juli 2005, dat in de verschillende paragrafen bepaalt hoe en voor wie de tachograafkaarten worden uitgereikt. Blijkbaar geeft de FOD Mobiliteit geen tachograafkaarten uit aan bestuurders van een voertuig met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3 500 kg.

zake mag opleggen. Dat belet niet dat de bedrijven die in de kleine uurtjes worden beleverd werk kunnen maken van minder luidruchtige uitladingssystemen.

**07.03 François Bellot (MR):** Restrictievere geluidsnormen zijn veeleer een zaak van de gemeenten en de Gewesten. Men moet wellicht de aandacht van de grootwarenhuizen op dat probleem vestigen, maar men moet ook de kleinhandelaars en de vervoerders daarop wijzen. In stadscentra geldt er een beperking van de tonnage van de vrachtwagens, zodat men verplicht is kleinere voertuigen te gebruiken die minder hinder veroorzaken.

**07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe:** De grootwarenhuizen zijn zich bewust van het probleem. Sommige bedrijven beseffen dat er hen wel eens dwingende maatregelen zouden kunnen worden opgelegd indien ze zelf niets ondernemen.

**08.01 David Geerts (sp.a):** Le SPF Mobilité ne fournit pas de cartes tachygraphiques aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg. Ces véhicules ne sont en effet pas soumis à la législation sur les tachygraphes. Des problèmes se posent lorsque ces véhicules sont

In eerste instantie leek mij dat vrij logisch, omdat die voertuigen in principe niet zijn onderworpen aan de tachograafwetgeving. Men heeft mij er attent op gemaakt dat het probleem pas rijst op het moment dat aan die voertuigen of bestelwagens ook een aanhangwagen wordt gekoppeld met een maximaal toegelaten massa van 750 kg. Als die bestelwagen met aanhangwagen niet maximaal geladen is, mag zij in principe worden bestuurd door mensen met een rijbewijs B. Op dat moment kan men theoretisch uitkomen op een maximaal toegelaten massa van 4 250 kg en dan is de chauffeur wel onderworpen aan de tachograafwetgeving. Ik heb er nog bijgeschreven dat in andere Europese landen de maximaal toegelaten massa verschillend is. In Duitsland is het, bijvoorbeeld, 2,8 ton.

Kan er, gelet op het feit dat het is toegelaten om met een bestelwagen en aanhangwagen te rijden, niet in een procedure worden voorzien waardoor houders van een rijbewijs B na een expliciete aanvraag een tachograafkaart zouden kunnen verkrijgen, om naar het buitenland te rijden, maar ook om in orde te zijn met de tachograafwetgeving?

**08.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik kan de heer Geerts geruststellen dat het probleem, alleszins voor het vervoer naar Duitsland, op een praktische wijze werd opgelost. Het is inderdaad juist dat Duitsland de naleving van de rij- en rusttijden verplicht voor bestuurders van voertuigen met een MTM tussen 2,8 en 3,5 ton. Als die voertuigen zijn uitgerust met een tachograaf, moet deze ook worden gebruikt op het Duitse grondgebied. Als het een digitale tachograaf betreft en de bestuurder is geen houder van een bestuurderskaart omdat de verordening er hem niet toe verplicht, dan moet de bestuurder bij het begin van zijn dagtaak, tijdens dewelke een traject moet worden afgelegd op het Duitse grondgebied, een afdruk maken van de gegevens van het door hem bestuurde voertuig, waarop hij zijn naam, voornaam, rijbewijsnummer en handtekening aanbrengt.

Aan het eind van zijn dagtaak moet hij een afdruk maken van de door de tachograaf die dag geregistreerde gegevens en moet hij opnieuw dezelfde identificatiegegevens als bij de aanvang van zijn dagtaak op de afdruk aanbrengen. Ik realiseer mij dat het ambtelijk nogal omslachtig is, maar u kent onze Duitse collega's.

Is het voertuig niet uitgerust met een tachograaf omdat het niet verplicht is door de verordening, dan kan de bestuurder de gegevens inzake zijn prestaties vermelden op een specifiek blad, samen met deze gegevens die zijn identificatie mogelijk maken. Het probleem rijst als een bestuurder die houder is van een rijbewijs B een bestelwagen bestuurt met een MTM van minder dan 3,5 ton, maar met een aangekoppelde aanhangwagen met een MTM van minder dan 750 kg, als daardoor de MTM van de combinatie meer dan 3,5 ton bedraagt. Ziet u het probleem?

In die situatie is de voertuigcombinatie inderdaad onderworpen aan de verplichting tot installatie en gebruik van de tachograaf. U hebt dus een hiaat in de reglementering opgemerkt. Ik heb daarom mijn administratie de opdracht gegeven voor dit probleem zo snel mogelijk een praktische en/of reglementaire oplossing te bieden. Zodra ik die heb, zal ik u dat meedelen. Op dit ogenblik is in dergelijke situatie inderdaad niet voorzien.

équipés d'une remorque dont la masse maximale autorisée (MMA) est de 750 kg. Si la masse maximale autorisée atteint 4 250 kg, le conducteur est assurément soumis à la législation sur les tachygraphes. Une procédure peut-elle être adoptée pour que les titulaires d'un permis de conduire B puissent quand même obtenir une carte tachygraphique pour leurs déplacements à l'étranger, dans le respect de la législation sur les tachygraphes?

**08.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le problème est d'ores et déjà résolu pour les transports vers l'Allemagne où il existe en effet une réglementation sur les périodes de conduite et de repos lorsque la MMA est comprise entre 2,8 et 3,5 tonnes. Si ces véhicules sont équipés d'un tachygraphe, celui-ci doit également être utilisé en Allemagne. S'il s'agit d'un tachygraphe digital et si le conducteur ne dispose pas d'une carte de conducteur, il doit imprimer un certain nombre de données relatives à son identité et au véhicule.

En fin de journée, le conducteur doit imprimer les données enregistrées par le tachygraphe au cours de la journée et indiquer sur cet imprimé les mêmes données d'identification qu'au début de la journée. S'il n'est pas équipé d'un tachygraphe parce que la réglementation ne l'impose pas, le conducteur peut indiquer les prestations sur une feuille spécifique avec ses données d'identification.

Si un conducteur titulaire d'un permis de conduire B conduit une camionnette dont la MMA est inférieure à 3,5 tonnes et qui est équipée d'une remorque d'une MMA de moins de 750 kg, un problème se pose parce que la

MMA combinée atteint plus de 3,5 tonnes. Dans pareil cas, le conducteur de l'ensemble camionnette-remorque est soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe. La réglementation est donc effectivement lacunaire. Mon administration a été chargée de trouver une solution le plus rapidement possible.

**08.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik ben benaderd door mensen die met dit hiaat in de wetgeving werden geconfronteerd. Zij hebben mij gevraagd hoe zij dit praktisch kunnen oplossen? Vandaar dat ik u deze vraag heb gesteld. Ik zal wachten tot u mij bericht over de oplossing die de administratie levert.

Ik heb nog één vraagje. Wat is de timing voor die oplossing?

**08.04 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** De opdracht is gegeven. (...)

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

**09 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'amélioration de la sécurité des cyclistes" (n° 14974)**

**09 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verbetering van de veiligheid van de fietsers" (nr. 14974)**

**09.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse a récemment fait écho d'une proposition de loi visant à rendre obligatoire le port du gilet fluorescent par les cyclistes, la nuit et lorsque la visibilité est insuffisante. Les associations représentant les cyclistes, favorables à toutes mesures améliorant la sécurité routière et notamment celles liées à une meilleure visibilité des cyclistes semblent pourtant faire un accueil mitigé et réservé à cette mesure. Non qu'elles soient opposées au port du gilet fluorescent, mais elles remettent en question l'obligation de ce port qui, dans certains cas, et selon leurs analyses, serait inopérant, notamment en cas de port d'un sac à dos. Ils évoquent notamment la nécessité, plus appropriée dans ce cas, d'un système d'éclairage passif et actif plus efficace, pour lesquels ils demandent des normes plus contraignantes, et surtout une meilleure pédagogie à l'endroit des autres usagers de la route, de manière à faire diminuer les accidents impliquant des cyclistes du fait d'un défaut de visibilité, d'une vitesse trop élevée, d'un angle mort, d'ouverture de portières sans observation préalable, etc. Ils ont peur en outre que la contrainte soit un frein et non une aide au développement de l'usage du vélo, garant selon eux d'une augmentation de la sécurité routière. Ils demandent aussi à ce que les camions soient équipés de protections latérales afin de réduire les accidents avec les usagers doux. Enfin, ils souhaitent la constitution d'une équipe pluridisciplinaire de recherche dédiée à l'accidentologie.

**09.01 Jean-Jacques Flahaux** (MR): De pers maakte onlangs gewag van een voorstel om het dragen van een fluoestje door fietsers, 's nachts en wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, te verplichten. De fietsersverenigingen maken blijkbaar voorbehoud. Ze stellen zich vragen bij die verplichting die soms niet doeltreffend zou zijn. Ze vestigen de aandacht op de noodzaak van een betere verlichting van de fiets, waarvoor zij strengere normen vragen, en ook van een betere voorlichting van de andere weggebruikers. Ze vrezen dat een dergelijke verplichting van aard zou kunnen zijn het gebruik van de fiets af te remmen en vragen ook dat de vrachtwagens uitgerust zouden worden met zijdelingse beschermingselementen. Tenslotte vragen ze de oprichting van een onderzoeksploeg inzake ongevalanalyse.

Monsieur le ministre, je pense que vous n'entendez pas prendre ces décisions sans une étude préalable. Pouvez-vous nous communiquer les conclusions les plus importantes à la base de votre projet?

Hebt u eerst een studie laten

Pouvez-vous nous donner de plus amples détails sur ce dernier? Les demandes de sécurisation renforcée, tant des vélos que des poids lourds, font-elles d'ores et déjà partie de vos objectifs? Les études en accidentologie spécialement dédiées à la circulation des deux roues sont-elles déjà une réalité? Quelle est dès lors la composition des équipes qui travaillent sur ce sujet?

**09.02 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je n'ai jamais proposé que le port du gilet de sécurité fluorescent soit obligatoire, ni pour les cyclistes, ni pour les piétons. Cependant, je ne vous cache pas que j'ai hésité! Pourtant, cette pratique devrait être vivement encouragée en cas de mauvaise visibilité. De plus, cela ne sert à rien d'imposer le port de ce gilet si cette obligation n'est pas respectée ou contrôlable.

Je plaide pour une forme de contrôle social qui doit résulter d'une acceptation sociale du port du gilet fluorescent, par exemple dans le cadre des actions des mouvements de jeunesse ou des comités de parents dans les écoles. On constate en effet que les jeunes et les écoliers sont plus enclins à porter les vestes fluorescentes. Il est un fait qu'en Belgique, s'il n'y a pas une "assiette sociale" qui accepte une idée, lorsqu'on l'impose, on fait tout pour ne pas l'appliquer! C'est pourquoi je veux travailler d'une autre façon.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes en général, je ne peux qu'insister sur le fait que la gestion et l'adaptation de la vitesse des automobilistes, surtout en milieu urbain, est un des facteurs cruciaux d'amélioration de la sécurité routière des usagers faibles, nonobstant le fait que les gestionnaires de voiries doivent mettre à disposition des cyclistes des aménagements routiers adéquats et complets. Je pense aussi que nous devons continuer nos campagnes de sensibilisation pour la sécurité des cyclistes.

J'en viens à la question relative à l'équipement des camions de protections latérales censées protéger les usagers faibles de la route, principalement les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, contre le risque de tomber sous une partie latérale de véhicules et de passer sous les roues. Ce domaine est totalement régi par des directives européennes appliquées en Belgique. Les nouveaux véhicules et remorques de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés depuis 1992. De nouvelles mesures sont en préparation au niveau européen et seront d'application en 2014 pour tous les véhicules neufs.

La problématique de l'angle mort des camions retient toute mon attention. Je peux vous signaler qu'un projet pilote sera lancé avec l'IBSR pour évaluer l'effet de systèmes latéraux, de clignotants supplémentaires ou un signal sonore sur les camions pour avertir les usagers faibles de la route. J'ai déjà reçu des réactions très négatives, surtout pour ce qui concerne le signal sonore, également perceptible la nuit.

En ce qui concerne l'analyse des accidents dans lesquels des cyclistes sont impliqués, l'IBSR vient de publier un nouveau rapport

verrichten over dit onderwerp? Kunt u ons daarover meer details verschaffen? Bent u van plan om de verzoeken tot een betere beveiliging van fietsen en vrachtwagens in overweging te nemen? Bestaan er al studies inzake ongevalanalyse voor tweewielers? Wat is de samenstelling van de onderzoeksteams?

**09.02** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Ik heb nooit voorgesteld om het dragen van een fluo-vestje verplicht te maken. Maar dit zou wel moeten worden aangemoedigd bij gebrekkige zichtbaarheid. Het heeft trouwens ook geen zin een dergelijke verplichting op te leggen als ze niet gerespecteerd wordt of moeilijk te controleren valt.

Ik pleit voor een vorm van sociale controle in verband met het dragen van het reflecterend veiligheidsvest, bijvoorbeeld in het kader van acties van jeugdbewegingen of oudercomités in de scholen. Als er voor iets geen draagvlak is, wordt het niet toegepast!

Wat de veiligheid van de fietsers betreft, is de beheersing en de aanpassing van de snelheid van de automobilisten een van de cruciale factoren voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers. Wij moeten onze sensibiliseringscampagnes gericht op de veiligheid van de fietsers voortzetten.

Dan kom ik tot het uitrusten van de vrachtwagens met laterale voorzieningen ter bescherming van de zwakke weggebruikers. Dit wordt geregeld in Europese richtlijnen. De voertuigen en aanhangwagens moeten daar sinds 1992 mee uitgerust zijn. Er zijn nieuwe maatregelen in de maak – tegen 2014 – voor alle nieuwe voertuigen.

détaillé sur les accidents avec cyclistes, basé sur les statistiques d'accidents constatés par la police. Ce rapport peut être consulté via le site web de l'IBSR.

De toute façon et dans la mesure du possible, je crois que l'on doit aller plus loin dans l'analyse des accidents pour mieux connaître leur genèse. N'oublions pas non plus que les gestionnaires de voiries ont eux aussi leur rôle à jouer: l'aménagement routier peut être en cause.

Ik heb ook oog voor de problematiek van de dode hoek. In samenwerking met het BIVV zal er een proefproject worden opgezet met het oog op de evaluatie van laterale voorzieningen, van bijkomende knipperlichten of van een geluidssignaal op de vrachtwagens.

Wat de analyse van de ongevallen met fietsers betreft, heeft het BIVV onlangs een nieuw gedetailleerd rapport gepubliceerd dat gebaseerd is op de statistieken van de politie.

De ongevallen moeten grondiger worden onderzocht. Er is een rol weggelegd voor de wegbeheerders: de wegeninfrastructuur kan ook een oorzaak zijn.

**09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, votre réponse me satisfait. Je suis, moi aussi, persuadé que la conviction et le bain social sont plus importants que les normes.

**09.03 Jean-Jacques Flahaux (MR):** Ik denk ook dat de sociale overtuiging belangrijker is dan de normen.

Pour ce qui est des équipements latéraux des camions, votre réponse me convient. Certes, pour certains, il faudra encore attendre 2014 et les années suivantes, mais nous allons dans la bonne direction.

Ik ben tevreden met uw antwoord over de zijuitrustingen voor vrachtwagens. Voor bepaalde uitrustingen zal men zeker nog moeten wachten tot 2014, maar we gaan in de goede richting.

Avec vos partenaires des Régions, en conférence interministérielle, vous devriez pousser à faire en sorte que les équipements soient adaptés en vue de respecter les partenaires de la voirie les plus faibles, à savoir piétons et cyclistes.

Samen met de Gewesten zou u er moeten voor zorgen, in de interministeriële conferenties, dat de uitrustingen met het oog op het respect voor de zwakste weggebruikers, worden aangepast.

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

#### **10** Questions jointes de

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouvelles exigences d'aptitudes professionnelles pour les conducteurs de poids lourds" (n° 14984)
- M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15120)
- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15680)
- M. Guy Milcamps au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la formation continue des chauffeurs routiers" (n° 15681)
- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'absence de module de révision du code de la route dans la formation continue des chauffeurs de poids lourds" (n° 15696)

**10** Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe vereisten inzake beroepsbekwaamheden voor de vrachtwagenbestuurders" (nr. 14984)
- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bij- en nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15120)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15680)
- de heer Guy Milcamps aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15681)
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de afwezigheid van een opfrismodule over de wegcode in het kader van de nascholing van vrachtwagenbestuurders" (nr. 15696)

Le **président**: Chers collègues, je vous signale que MM. Arens, Milcamps et Lavaux ont transformé leurs questions en questions écrites. Une fois que nous aurons tous posé nos questions, je crois que nous aurons fait le tour des préoccupations des uns et des autres.

**10.01** **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, nous vous interrogeons sur les nouvelles exigences d'aptitude professionnelle pour les conducteurs de poids lourds.

Par arrêté royal du 4 mai 2007 relatif aux permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules de catégories C à E, le gouvernement impose des exigences d'aptitudes professionnelles à compter du 10 septembre 2009 à tous les conducteurs professionnels de véhicules pour lesquels un permis de conduire valable pour ces catégories et sous-catégories est d'application.

Manifestement, la mise en route de cet arrêté royal pose d'énormes difficultés, que ce soit dans les maisons communales ou pour les citoyens concernés. En effet, pour les permis de conduire délivrés avant 1998, date à laquelle la sélection médicale a été imposée, il est impossible d'introduire les données en code 95 dans le système informatique centralisé. En outre, il est étonnant d'avoir assisté, au cours de l'été, à la modification de la circulaire de transposition explicative de cet arrêté royal et particulièrement du chapitre intitulé "Nouvelle structure de notations de l'aptitude professionnelle sur le permis de conduire à partir du 10 septembre 2009". Pour rappel, il est indiqué qu'une personne dont le permis de conduire a été délivré avant le 10 septembre 2009 est dispensée du CAP et lorsqu'elle demandera le code 95 sur son permis, on lui indiquera la limite de validité au 9.09.2016.

Par contre, un paragraphe est tout à fait étonnant lorsqu'on ajoute à cela – je cite – "en outre, la date de fin de validité de la catégorie C ou D doit correspondre avec la date de fin de validité de l'attestation médicale du groupe 2". Que signifie donc ce paragraphe par rapport au premier qui finalement vient entièrement restreindre le délai accordé pour la mise en ordre et les cours de formation permanente à suivre? En effet, si la date vient à échéance le 1<sup>er</sup> juillet 2010, cela voudrait dire que tant que les formations n'ont pas été suivies, on ne peut pas proroger.

Par ailleurs, lorsque des compagnies de transport ou les conducteurs sollicitent des auto-écoles, celles-ci se disent incapables de concrétiser dès aujourd'hui les formations continues de 35 heures

**10.01** **François Bellot** (MR): Bij het koninklijk besluit van 4 mei 2007 legde de regering per 10 september 2009 aan beroepschauffeurs van voertuigen van de categorieën C tot E nieuwe vereisten inzake vakbekwaamheid op. Voor de gemeentebesturen en de betrokken burgers vormt die reglementering kennelijk een probleem. Voor rijbewijzen die vóór 1998 werden afgeleverd, kan men namelijk onmogelijk de code 95-gegevens in het computersysteem invoeren. Daarenboven onderging de omzendbrief waarin dit koninklijk besluit wordt toegelicht een verbazingwekkende wijziging: in die omzendbrief wordt namelijk bepaald dat een persoon wiens rijbewijs vóór 10 september 2009 werd afgeleverd, geen bewijs van vakbekwaamheid moet bezitten, en dat die persoon bij aanvraag van een code 95 voor zijn rijbewijs als uiterste geldigheidsdatum 9 september 2016 zal krijgen. In de omzendbrief staat nochtans: "De einddatum van de categorie (C of D) moet vanaf heden overeenstemmen met de einddatum van het medisch attest groep 2." Wat is de precieze draagwijdte van die paragraaf, waarbij de termijn voor het vervullen van de vereisten en het volgen van de nascholing eigenlijk wordt ingekort?

Overigens stellen de rijsscholen dat

réparties en 5 modules de 7 heures chacun. Quand vont sortir les programmes relatifs à cette formation continue et leur contenu exact?

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, je puis vous dire que, sur le terrain, les administrations communales rencontrent les pires difficultés vu le manque de clarté des instructions qui sont données, les défaillances à répétition du système informatique permettant d'encoder le code 95 et la quasi-impossibilité d'obtenir les services qui peuvent fournir les renseignements verbaux, notamment en regard des questions posées ci-dessus.

Je voudrais donc que vous puissiez apporter toutes les précisions indispensables pour répondre à ces questions.

Je me permets d'ajouter un dernier élément. Certains détenteurs de permis de conduire, se basant sur le délai qui est prévu, se disent qu'ils disposent de suffisamment de temps et reportent à plus tard la remise en ordre. Dès lors, les centres de formation risquent l'engorgement. On peut se poser la question de savoir comment il sera possible de faire face à l'afflux de demandes au cours des deux dernières années; en effet, on peut supposer que tout le monde sollicitera la mise en ordre à la dernière minute.

**10.02 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le président, je ne vais pas revenir sur ce que vous avez dit par rapport à l'obligation de formation et la période de 5 ans.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne une catégorie socioprofessionnelle particulière; il s'agit des forains.

Les forains, dont l'activité principale n'est évidemment pas la conduite, s'inquiètent de cette nouvelle obligation. Ceux-ci devront, pour la plupart, passer une formation. En effet, leurs véhicules dépassent les 7,5 tonnes.

Ne pourrait-on imaginer d'adapter la réglementation afin d'exempter les forains de cette nouvelle obligation, ce qui ne ferait que respecter l'esprit de la loi au détriment de la lettre? Pour ce faire, on pourrait, par exemple, adapter les dispenses soit en augmentant la masse maximale autorisée, soit en la supprimant totalement dans le cadre de la conduite comme activité accessoire.

La loi portant modification du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus conformément à la directive européenne du 25 janvier 1999 exempte déjà les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. Ce qui est finalement le cas des forains et des marchands ambulants.

**10.03 David Lavaux (cdH):** Monsieur le président, je fais miennes vos déclarations relatives aux difficultés rencontrées dans les administrations communales mais je voudrais, quant à moi, insister aujourd'hui sur la formation continue.

ze de nascholing nu nog niet kunnen verstrekken. Wanneer zullen de programma's en de precieze inhoud van die nascholing worden bekend-gemaakt?

De gemeentebesturen, tot slot, hebben de grootste moeilijkheden met de onduidelijkheid van de onderrichtingen, de gebreken van het computersysteem waarin de code 95 wordt ingevoerd, en het feit dat het bijna onmogelijk is bij het departement inlichtingen in te winnen.

Sommige chauffeurs baseren zich op de voorziene termijn en stellen de nascholing uit. De opleidingscentra dreigen derhalve overspoeld te worden als iedereen de nascholing op het laatste nippertje aanvraagt.

**10.02 Karine Lalieux (PS):** De voor- en marktcraters zijn bezorgd over die nieuwe verplichting. Het gros zal een opleiding moeten volgen, omdat hun voertuigen meer dan 7,5 ton wegen. Zou men hen niet van die verplichting kunnen vrijstellen? In dat geval zou de wet naar de geest worden toegepast. De maximaal toegestane massa zou kunnen worden verhoogd of volledig kunnen worden afgeschaft wanneer de vervoersactiviteit slechts een bijkomende activiteit vormt. Krachtens het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen worden voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg rijden en die gebruikt worden in het kader van een hoofdactiviteit die geen goederenvervoer is, vrijgesteld. Dat is het geval voor voor- en marktcraters.

**10.03 David Lavaux (cdH):** De nascholing is een opleiding van 35 uur die de vrachtwagen-chauffeurs binnen vijf jaar moeten

Cette formation consiste en un recyclage de 35 heures que les conducteurs de poids lourds sont invités à suivre sur une période de 5 ans dans l'un des centres agréés du pays. La formation continue des chauffeurs routiers professionnels a été imposée par l'Union européenne aux États membres dans le but d'améliorer la sécurité routière. Or, la formation telle qu'elle est offerte chez nous ne prévoit pas de remise à niveau en matière de Code de la route.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me confirmer ce fait? S'il est confirmé, pour quelles raisons ne prévoit-on pas cette remise à niveau? Une adaptation de la réglementation est-elle prévue? Qu'en est-il dans les autres pays européens? Une remise à niveau en matière de Code de la route est-elle prévue dans les formations en vigueur dans ces pays ou des directives générales existent-elles pour l'ensemble de l'Europe?

Le **président**: Monsieur le secrétaire d'État, je suppose que vous allez balayer l'ensemble des questions.

**10.04 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: En effet. Je vais également citer la réponse aux questions de MM. Arens et Milcamps puisque leurs questions portent sur le certificat d'aptitude professionnelle comme les autres questions. Autant donner un aperçu général de toutes les questions qui ont été posées en la matière.

En ce qui concerne les questions spécifiques du président et surtout la mention du code 95 sur le permis de conduire, le certificat d'aptitude professionnelle, que nous appelons le CAP, n'est obligatoire que pour les nouveaux chauffeurs de la catégorie C ou D à partir, respectivement, du 10 septembre 2009 et 10 septembre 2008.

Les chauffeurs en possession des permis avant ces dates n'ont pas besoin du CAP. Il s'agit donc d'un problème purement administratif et technique. Effectivement, le fichier central du permis de conduire n'accepte pas le code 95 pour les permis de catégorie C délivrés avant le mois de septembre 2008. Cette caractéristique du système remonte à sa conception. La mention du code 95 n'est peut-être utile que pour faciliter la vérification par la police au bénéfice du titulaire de manière à manifester qu'il est en ordre. Il ne s'agit donc pas d'un problème de réglementation mais bien d'un problème pratique et technique car il est en partie lié à l'équipement dont les communes se dotent pour gérer leur accès aux données du fichier central.

Beaucoup de communes ont un système d'impression de permis lié au fichier central, ce qui est une faculté mais pas une obligation. C'est cette particularité technique qui peut générer certains problèmes dans certaines communes. Les communes qui impriment leurs permis avec un système non relié au fichier central n'ont apparemment pas ce problème.

Qu'en est-il des deux dates sur le permis de conduire?

À la suite de l'introduction du CAP, deux dates sont nécessaires sur le permis de conduire: la date de fin de validité médicale, d'une part, et la date de fin de validité du CAP, d'autre part. Ce qu'on a voulu expliquer dans la note de l'administration, c'est que la validité du permis C ou D est de toute façon limitée à la validité médicale tandis que la fin de la validité du CAP ne signifie pas la fin de validité du

volgen. Ze is door de Europese Unie opgelegd om de verkeersveiligheid te verbeteren. De nascholing zoals die nu bij ons wordt aangeboden, omvat geen opfriscursus voor de verkeersregels. Als dat klopt, waarom zou men die opfriscursus dan niet toevoegen? Is er een wijziging gepland? Wat is de stand van zaken in de andere Europese landen?

**10.04** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Wat de vermelding van code 95 op het rijbewijs betreft, moeten enkel de nieuwe bestuurders van categorie C of D respectievelijk vanaf 10 september 2009 en 10 september 2008 over het getuigschrift van vakbekwaamheid beschikken. Voor de rijbewijzen categorie C die vóór september 2008 werden uitgereikt, kan de code 95 inderdaad niet in de centrale databank voor het rijbewijs worden ingevoerd. Het probleem ligt niet bij de reglementering, maar het gaat om een technisch probleem, aangezien het deels te maken heeft met het informaticamaterieel dat door de gemeenten wordt aangeschaft. Heel wat gemeenten drukken de rijbewijzen af via een systeem dat met de centrale databank verbonden is. Die technische bijzonderheid kan voor problemen zorgen.

Sinds de invoering van het getuigschrift van vakbekwaamheid worden er twee data op het rijbewijs vermeld: de vervaldatum van de verklaring van medische geschiktheid en de vervaldatum van het getuigschrift van vakbekwaamheid. In haar nota heeft de administratie enkel willen uitleggen dat de rijbewijzen C en D enkel geldig zijn zolang de bestuurder over een geldige

permis puisque, dans certains cas, on peut encore conduire un camion sans CAP.

Je peux comprendre que la note de mon administration est peut-être trop critique sur ce point et je vais lui demander par conséquent d'éclairer ce point pour les communes.

Quant au contenu de la formation continue, l'arrêté royal du 4 mai 2007 prévoit la reconnaissance des centres de formation pour tous les aspects de la formation continue des chauffeurs professionnels. Pour le moment, 30 centres de formation sont reconnus et leur liste est publiée sur le site du SPF. Pour chaque centre de formation, cette liste mentionne les modules de formation agréés ainsi qu'un numéro de téléphone pour joindre les centres. Environ 15 demandes sont en cours d'examen. Certaines auto-écoles ont également demandé une agrégation en tant que centre de formation. Les transporteurs ou les chauffeurs doivent s'adresser à ces centres de formation. Pour être agréés, les centres doivent notamment proposer un programme de formations en modules dont chaque module comporte au moins sept heures. Le contenu des modules de formation doit correspondre aux sujets ressortissant de l'arrêté royal du 4 mai 2007.

Quant à l'application du CAP aux forains, madame Lalieux, la directive 2003/59 du Conseil du 15 juillet 2003 transposée par l'arrêté royal du 4 mai 2007 créait une exception à l'article 2, g pour les conducteurs de véhicules transportant du matériel ou de l'équipement à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur. Voilà l'exception prévue. Cette exception à l'aptitude professionnelle était très large. Lors de la transposition de la directive, la Belgique a choisi d'instaurer une limite à la masse maximale autorisée pour l'application de cette dispense et elle l'a fixée à 7,5 tonnes. Cette limite a été instaurée après que le secteur du transport ait indiqué que les deux tiers du transport de marchandises concernaient des conducteurs roulant pour leur propre compte.

Sans cette limite, l'objectif de la directive n'aurait pas été atteint, car une grande partie de ces conducteurs aurait échappé à l'exigence d'aptitude professionnelle. Supprimer la condition liée à la MMA revient dès lors à faire un pas en arrière dans ce cadre et à supprimer pour de nombreux conducteurs l'exigence de l'aptitude professionnelle. Or cette exigence est fondamentalement instaurée pour améliorer la sécurité routière sur nos routes, tant belges qu'européennes. Cet objectif de sécurité routière ne peut être atteint à partir du moment où une grande partie des chauffeurs roulant pour leur propre compte se voient exemptés.

Exempter les forains en tant que catégorie particulière posera un problème fondamental de discrimination au regard d'autres catégories de transporteurs et prêterait le flanc à des critiques de la part du Conseil d'État. Comme tous les conducteurs de véhicules de 7,5 T remplissant la condition d'activité de conduite accessoire à une activité professionnelle principale, les forains concernés devront obtenir l'aptitude professionnelle afin d'améliorer la sécurité routière.

Nous arrivons à la question posée par M. Lavaux sur les modules de révision dans le Code de la route.

verklaring van medische geschiktheid beschikt, en dat het rijbewijs niet vervalt, als het getuigschrift van vakbekwaamheid niet meer geldig is.

Ik zal mijn administratie vragen om dat punt voor de gemeenten op te helderen.

Momenteel zijn er dertig centra voor nascholing erkend, waarvan de lijst op de website van de FOD kan worden geraadpleegd. Om erkend te kunnen worden, moeten die centra opleidingen aanbieden in modules van ten minste zeven uur. De inhoud ervan moet overeenstemmen met de thema's die in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 zijn opgenomen.

Inzake de toepassing van het getuigschrift voor beroepsbekwaamheid voor de kermisexploitanten, voorzag de richtlijn 2003/59 in een uitzondering voor de bestuurders die materiaal of uitrusting vervoeren die zij nodig hebben voor hun werk, mits het rijden met het voertuig niet de voornaamste activiteit van de bestuurders is. Bij de omzetting van de richtlijn heeft België ervoor gekozen om de voor die vrijstelling toegestane maximale massa te beperken tot 7,5 ton. Die beperking werd ingesteld omdat twee derde van het goederenvervoer gebeurt door bestuurders die voor eigen rekening rijden.

Zonder die grens kon het vooropgestelde doel niet worden bereikt, omdat een groot aantal chauffeurs dan niet over een bewijs van vakbekwaamheid zou moeten beschikken. Indien we de voorwaarde met betrekking tot de maximaal toegelaten massa zouden afschaffen, zouden we dus een stap achteruit zetten. Deze maatregel moet de verkeersveiligheid ten goede komen, wat niet kan wanneer een groot aantal chauffeurs een vrijstelling geniet. Indien we de marktkramers

En ce qui concerne le contenu des modules de la formation continue, que tous les chauffeurs des catégories C et D doivent suivre pour obtenir une prolongation de leur CAP, je puis être bref: l'arrêté royal du 4 mai contient les matières de formation continue conformes à celles reprises par la directive européenne 2003/59. Il est clair que les contenus des modules de formation offerts par les centres de formation doivent également reprendre les volets législatif et réglementaire propres à la matière enseignée dans cette formation.

Je vous cite quelques exemples: connaître le fonctionnement des équipements de sécurité afin de maîtriser le véhicule, être sensibilisé aux risques de la route, aptitude physique ou médicale, connaissance de la réglementation des temps de repos et de conduite.

Je pense bien que toutes ces matières contiennent des aspects du Code de la route qui seront traités durant les cours, dont on peut même dire que la connaissance est le présupposé indispensable à toutes les formations prévues par la formation continue.

Ce qui est d'ailleurs le plus important pour moi, c'est que ces formations vont permettre aux chauffeurs C et D d'acquérir une connaissance plus approfondie de la sécurité routière par la pratique, comme l'impact de la vitesse, les distances de freinage, la charge des véhicules, etc. En ce qui concerne la situation à l'étranger, je n'ai que des réponses pour la France et les Pays-bas. En France, le programme est identique pour tous les conducteurs et il comprend un module de 3 heures 30 comprenant une partie relative à la réglementation spécifique aux transports et à la sécurité routière. Les Pays-bas se sont contentés de faire directement référence aux annexes de la directive en ce qui concerne les matières qui doivent être couvertes par les formations des centres de formation.

En ce qui concerne les questions qui ont été posées par MM. Arens et Milcamps, l'arrêté royal que j'ai déjà cité 3 fois, du 4 mai 2007, a introduit la formation continue pratiquement pour tous les chauffeurs de poids lourds ou d'autocar. Dans le fichier central des permis de conduire, il est intéressant de savoir qu'on peut retrouver un nombre de 345 920 permis de conduire pour les groupes C et D. La grande majorité de ces détenteurs vont être obligés de suivre la formation continue avant le 10 septembre 2016, soit sur une période de 7 ans. Mais la réglementation dit aussi que la formation de 7 heures par jour doit être suivie dans une période de 5 ans, soit 35 heures au total. On peut suivre ces 35 heures en un an ou sur plusieurs années. Cela veut dire que si on commence la formation en 2010, on doit terminer les 35 heures en 2015. Si on commence déjà en 2009, la période court jusqu'en 2014.

La seule demande de l'UPTR qui a été citée, je pense par M. Arens, concerne l'étalement des cours, non pas sur 5 ans mais sur 7 ans, en argumentant qu'un engorgement serait ainsi évité. Je dois vous dire que je n'y crois pas. Il est tout à fait possible de commencer la formation dès maintenant sur une période de 5 ans. Cela veut dire qu'on anticipe 2 ans pour le CAP qui en principe est valable jusqu'en 2016. De plus, cela permet de mieux faire correspondre la validité de l'examen médical et la validité du CAP de sorte que les formalités administratives peuvent être remplies en une fois.

En conclusion, je ne vois pas comment un étalement sur sept ans

zouden vrijstellen zou dat een discriminatie inhouden ten aanzien van andere categorieën van vervoerders en zouden we ons blootstellen aan kritiek van de Raad van State.

Wat de inhoud van de modules van de nascholing betreft, zal ik kort zijn. In het koninklijk besluit van 4 mei 2007 wordt bepaald wat de nascholing precies inhoudt, overeenkomstig de Europese richtlijn 2003/59. Daarbij hoort natuurlijk ook de wettelijke en reglementaire grondslag van de onderwezen materies. Er kan zelfs worden gesteld dat de kennis van het verkeersreglement een noodzakelijke voorwaarde is voor het volgen van een nascholing.

Het belangrijkste is dat dankzij die opleidingen, de bestuurders hun kennis inzake verkeersveiligheid door de praktijk kunnen verbeteren.

Er zijn 345 920 rijbewijzen C en D. De grote meerderheid van die bestuurders zal de opleiding vóór 10 september 2016 moeten volgen, dus over een periode van zeven jaar. Men kan die vijftientig uren over een periode van vijf jaar volgen. De UPTR heeft gevraagd dat de cursussen over een periode van zeven en niet vijf jaar gespreid zouden worden om een verzadiging van de centra te vermijden. Ik moet toegeven dat ik er niet in geloof. In ieder geval zal het eerste getuigschrift van vakbekwaamheid in principe tot 2016 geldig zijn.

De bestuurders moeten er zich rekenschap van geven dat niet tot de laatste minuut kan worden gewacht. Ik heb al de federaties en de vakbonden opgeroepen zich te organiseren. Voor de marktcraters vind ik niet dat het verplicht volgen van een opleiding van zeven dagen gespreid over vijf jaar voor problemen zal zorgen.

peut arranger les choses car les risques d'engorgement demeurent.

Il n'empêche que les chauffeurs doivent être conscients du fait qu'il ne faut pas attendre la dernière minute avant de suivre la formation continue. J'ai déjà lancé des appels aux fédérations des transporteurs et aux syndicats pour qu'ils s'organisent afin d'éviter des engorgements en 2016.

Avec une cinquantaine de centres de formation – nombre qui pourrait encore augmenter –, il doit être possible d'organiser ces cours pour les 300 000 conducteurs impliqués endéans les cinq ans.

Enfin, en ce qui concerne la remarque de M. Milcamps quant au problème des marchands ambulants, je ne pense pas que le fait de devoir suivre une formation pendant sept jours étalés sur cinq ans pose vraiment un problème.

**10.05 François Bellot (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, la multiplicité des questions permet souvent de répondre à l'ensemble des préoccupations. En ce qui me concerne, au moindre souci, je reviendrai vers vous. Entre le moment où j'ai déposé mes questions et votre réponse, vos services m'ont déjà donné des explications par téléphone pour éclaircir ce paragraphe de la circulaire. Dès lors, si une initiative est prise, tant mieux!

**10.05 François Bellot (MR):** Er blijven moeilijkheden bestaan voor de houders van Belgische vergunningen die niet langer in België maar in een ander land van de EU verblijven.

Tout à l'heure, vous évoquiez les problèmes dans les communes où se posent des difficultés d'impression du permis de conduire. Ce n'est pas le cas dans la mienne puisque dans les petites communes, on ne s'équipe pas d'une imprimante particulière pour ce faire. Je pensais plutôt à un problème de logiciel. Je crois que le problème a été réglé entre-temps. Cependant des difficultés subsistent, notamment au niveau de détenteurs de permis belges qui ne sont plus résidents en Belgique mais dans un autre pays de l'UE. Mais je sais que vos services sont à la recherche d'une solution.

**10.06 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État.

**10.06 Karine Lalieux (PS):** Voortgezette opleiding is belangrijk maar voor bepaalde sociaal-professionele categorieën die niet tot doel hebben op de wegen te rijden – ik denk bijvoorbeeld aan sommige foorkramers - zou men enige soepelheid aan de dag moeten leggen.

Je partage l'objectif de la formation continue, c'est important. Mais il faudrait faire preuve d'un peu de souplesse envers certaines catégories socioprofessionnelles dont l'objectif n'est pas de rouler sur nos routes. Les foires d'Anvers, de Liège ou du Midi s'arrêtent pendant quinze jours ou un mois. Elles prennent donc moins la route que les autres. Il y a peut-être un problème de discrimination. Je vous demande donc de regarder cela de plus près pour certaines catégories professionnelles. L'objectif des forains n'est pas de faire de la route.

**10.07 Etienne Schoupe, secrétaire d'État:** Madame, je comprends vos préoccupations mais si je commence à accorder des dérogations, je sais où je vais commencer mais je ne sais pas où cela va me mener.

**10.07 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** Als ik begin afwijkingen toe te kennen, is het hek van de dam.

**10.08 David Lavaux (cdH):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse complète. Nous resterons très attentifs à ce dossier.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**11** Questions jointes de

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 15015)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le traitement des autorisations de transport exceptionnel" (n° 15016)

**11** Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 15015)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de behandeling van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 15016)

**11.01** David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, plusieurs initiatives ponctuelles ont été mises en œuvre par le département Mobilité et sécurité routière de votre administration afin de remédier aux retards de délivrance des autorisations de transport exceptionnel. Ces solutions ne suffiront cependant pas à résoudre le problème: les demandes d'autorisations ne cessent d'augmenter, notamment avec l'installation d'éoliennes, et ce malgré la crise économique.

L'idéal serait, à terme, d'informatiser la procédure de délivrance de ces attestations. On le sait, l'informatisation a un coût et il faudra trouver des fonds pour réaliser les adaptations technologiques nécessaires à la réalisation de ce projet.

En juillet dernier vous déclariez qu'un arrêté royal serait publié à la rentrée qui prévoirait la création d'un fonds pour financer ces adaptations technologiques. Il semblerait que l'alimentation de ce fonds sera rendue possible par la mise en place d'un système d'obligations réciproques entre le client et l'administration. Le client faisant appel à l'administration devrait désormais contribuer financièrement en échange d'un service rendu dans les délais.

Monsieur le secrétaire d'État, quand cet arrêté royal sera-t-il publié? Quand peut-on raisonnablement s'attendre à ce qu'il entre en vigueur?

Confirmez-vous le projet de mettre en œuvre un système d'obligations réciproques entre le client et l'administration et donc de contributions financières? Seront-elles réduites en cas de retards? En quelles proportions?

Quel agenda espérez-vous respecter pour l'informatisation de la procédure de délivrance d'autorisation pour le transport exceptionnel?

**11.02** Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Lavaux, la publication de l'arrêté royal sur la circulation des véhicules exceptionnels est attendue pour le début de l'année 2010. Son entrée en vigueur dépend de la publication de ses arrêtés d'application. Le 1<sup>er</sup> juillet 2010 est la date d'entrée en vigueur que je souhaite.

L'arrêté royal entraînera un système d'obligations réciproques. En effet, le demandeur d'une autorisation devra s'acquitter d'une redevance relative à l'autorisation demandée, redevance qui s'élèvera à 100, 150 ou 200 euros selon le type d'autorisation, qui dépendra des dimensions et de la masse du transport. Vingt pour-cent de la redevance seront dus lors de l'introduction de la demande et le solde

**11.01** David Lavaux (cdH): De achterstand op het stuk van de afgifte van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer zou op termijn kunnen worden voorkomen door de informatisering van de procedure. Daartoe zou er echter een fonds moeten worden opgericht met het oog op het verrichten van de noodzakelijke technologische aanpassingen.

In juli verklaarde u dat een koninklijk besluit voorziet in de oprichting van zo een fonds, dat zou gespijsd worden door een systeem van wederzijdse verplichtingen tussen de cliënt en de administratie.

Mijnheer de Staatssecretaris, wanneer zal het koninklijk besluit worden gepubliceerd en wanneer zal het in werking treden?

Bevestigt u het voornemen om een systeem van wederzijdse verplichtingen tussen de cliënt en de administratie in te voeren?

Welk tijdspad stelt u voorop voor de informatisering van de procedure?

**11.02** Staatssecretaris Etienne Schouppe: De publicatie van het koninklijk besluit wordt verwacht tegen begin 2010. Ik wil dat het op 1 juli 2010 van kracht wordt.

De persoon die een vergunning aanvraagt zal een retributie moeten betalen, die zal afhangen van de afmetingen en de massa van het transport. 20 procent van de retributie zal verschuldigd zijn

lors de la délivrance.

Dans le cas où l'administration ne respecterait pas les délais prévus dans l'arrêté royal, ce solde de 80 % ne serait pas demandé au demandeur.

L'étude de l'informatisation a débuté et son implémentation dépend du fonds qui sera alimenté par les redevances. Une première phase concernant l'introduction *on line* des demandes et la délivrance des autorisations est espérée pour le début de l'année 2011.

Pour répondre à votre deuxième question, monsieur Lavaux, afin de délivrer des autorisations contenant des données correctes, les responsables des dossiers de demande d'autorisation sont amenés à requérir des informations supplémentaires aux demandeurs. Il s'agit des données techniques des véhicules, de la description de l'itinéraire ou encore des données administratives de la demande. Le numéro de TVA est une donnée importante pour la détermination unique du transporteur. Il est donc normal de demander cette donnée et de la faire vérifier en cas de doute quant à sa fiabilité.

Par contre, aucun responsable de dossier ne demanderait de corriger un numéro de TVA pour un point manquant entre deux chiffres. En effet, ce point n'empêche aucunement l'identification du transporteur. Enfin, le service de délivrance des autorisations n'a pas reçu de plainte officielle à ce sujet, ce que je tenais à signaler.

**11.03 David Lavaux** (cdH): Je remercie le secrétaire d'État pour ses explications. Bien sûr, il faut du temps mais je regrette que ce qui était prévu pour la rentrée aura lieu à la fin de l'année avec une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2010, ce qui retarde encore bien des choses. Quant aux montants, je ne me prononcerai pas aujourd'hui mais je reviendrai probablement sur le sujet. J'espère que le secteur sera associé aux discussions et qu'on pourra trouver des modalités convenant à tous.

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

**12 Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding van 2006" (nr. 15033)**

**12 Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les critiques relatives à la réforme de l'apprentissage à la conduite automobile de 2006" (n° 15033)**

**12.01 Patrick De Grootte** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, sinds de hervorming van de rijopleiding in 2006 zou het Belgische verkeer minstens 4 dodelijke slachtoffers tellen met een voorlopig rijbewijs, aldus Touring die deze cijfers blijkbaar haalt bij de politie.

Ten eerste, kunt u dit cijfer bevestigen of corrigeren naar boven of beneden? Ziet u een gelijkaardige trend bij de zware en lichte ongevallen? Ten tweede, kunt u bevestigen dat deze ongevallen te wijten zijn aan de hervorming en/of gebrekkige opleiding zonder langs te gaan bij een professionele opleider? Hoe lagen de ongevallencijfers met voorlopige rijbewijzen vóór de hervorming van 2006? Ten derde, welke conclusies trekt u daaruit? Zal dit gevolgen hebben voor een

bij de indiening van de aanvraag, en de rest moet betaald worden bij de afgifte. Indien de administratie zich niet aan de in het koninklijk besluit vermelde termijnen zou houden, zou het saldo van 80 procent niet verschuldigd zijn.

De implementatie van de informatisering hangt af van het fonds dat met de retributies zal worden gespijsd. Gehoopt wordt dat er tegen begin 2011 werk kan worden gemaakt van een eerste fase die betrekking heeft op de online indiening van de aanvragen en de afgifte van de vergunningen.

Om vergunningen met correcte gegevens uit te reiken, dienen de verantwoordelijken van de aanvraagdossiers zich tot de indieners te richten om bijkomende inlichtingen te vragen (technische gegevens betreffende het voertuig, routebeschrijving, btw-nummer, enz.).

**11.03 David Lavaux** (cdH): Ik betreur dat de procedure niet sneller kan verlopen. Ik hoop dat de sector bij de besprekingen wordt betrokken.

**12.01 Patrick De Grootte** (N-VA): Selon Touring, depuis la réforme du permis de conduire de 2006, il y a eu quatre victimes d'accident titulaires d'un permis provisoire. Est-ce lié à la réforme? Quelles sont les conclusions qu'en tire le ministre?

eventueel andere aanpak van de rijopleiding?

**12.02** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Grootte, ik vermoed dat Touring de vier dodelijke ongevallen met een voorlopig rijbewijs heeft opgetekend uit de pers want ikzelf heb geen aanduidingen over de oorzaken van die ongevallen, noch of de begeleider al dan niet aanwezig was, noch over het soort voorlopig rijbewijs. Er bestaan immers ook voorlopige rijbewijzen waarmee men alleen mag rijden nadat men een rijsschool heeft gevolgd. Ik kan daaruit dus geen conclusies trekken over de waarde van de vrije opleiding waarbij men met een begeleider leert autorijden en ervaring opdoet.

Het voorlopig rijbewijs met begeleider heeft in België altijd al bestaan. Zoals alle bestuurders kunnen ook kandidaat-bestuurders met een voorlopig rijbewijs in ongevallen betrokken raken. Het probleem van de ongevallenbetrokkenheid situeert zich echter vooral na het behalen van het rijbewijs, wanneer het begeleidend en voorlopig karakter van de rijopleiding wegvalt en men als bestuurder risico's gaat nemen.

Daaruit kunnen wij twee conclusies trekken. Ten eerste, wij moeten ernaar streven de best mogelijke rijopleiding te geven om toekomstige bestuurders voor te bereiden tot een veilig en sociaal rijgedrag. Mijn standpunt daarover is dat een professionele basisopleiding aangevuld met een stageperiode met begeleiding daarvoor de beste oplossing is. Ik zeg altijd dat men moet leren economisch, ecologisch en defensief te rijden. Dit zou telkens het begin moeten zijn. Ten tweede, gelet op de kenmerken van vooral jonge bestuurders moeten er ook na het behalen van het rijbewijs bepaalde begeleidende maatregelen van toepassing kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld een lager alcoholpromillage, korter op de bal spelen als men overtredingen begaat en dergelijke meer.

Ik denk dat buitenlandse ervaringen, vooral van landen die het veel beter doen dan ons inzake de verkeersveiligheid, ons eigenlijk tot voorbeeld zouden moeten strekken.

**12.03** **Patrick De Grootte** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw toch wel uitgebreid antwoord.

U zegt over de cijfers van Touring dat Touring die waarschijnlijk uit de kranten, uit de ongevalartikelen, heeft gehaald. Touring zelf beweert dat het officiële cijfers zijn van de politie.

U stelt dat u voorstander bent van een professionele basisopleiding, aangevuld met een stage. Ik vind dat een goed uitgangspunt. In vergelijking – u zegt dat we ook moeten kijken naar andere landen die het beter doen – met andere Europese landen, is het vrij gedeelte van onze rijopleiding eigenlijk behoorlijk groot. Sinds de hervorming van

**12.02** **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Je ne dispose pas de chiffres susceptibles de confirmer les informations de Touring. Il m'est dès lors impossible de tirer la moindre conclusion sur la valeur de la filière libre où l'apprentissage de la conduite et l'expérience sont acquis en présence d'un guide.

Le permis provisoire avec guide n'est pas neuf et à l'instar de tous les conducteurs, les candidats-conducteurs titulaires d'un permis provisoire peuvent également être impliqués dans des accidents. Nous observons cependant que la majorité des accidents interviennent après l'obtention du permis de conduire, lorsque le conducteur est livré à lui-même et prend des risques.

Il faut par conséquent former les futurs conducteurs à une conduite sûre, sociale, économique, écologique et défensive. Une formation de base professionnelle complétée par une période de stage avec guide me semble la solution idéale. Pour les jeunes conducteurs, certaines mesures d'accompagnement, comme un taux d'alcoolémie inférieur par exemple, pourraient également être appliquées après l'obtention du permis de conduire.

Nous devons suivre l'exemple d'autres pays qui enregistrent de meilleurs résultats en matière de sécurité routière.

**12.03** **Patrick De Grootte** (N-VA): Touring prétend qu'il s'agit des chiffres officiels de la police. J'estime que la formation professionnelle de base suivie d'un stage constitue un bon point de départ, car, par rapport à d'autres pays, une trop large part est réservée à l'accompagnement libre dans notre pays.

de rijopleiding, bestaat onze rijopleiding nog voor 60 % uit vrije begeleiding tegenover maar 40 % professionele opleiding. Ik verheug mij erover dat u stelt dat een professionele opleiding toch wel degelijk is.

**12.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Een basisopleiding, heb ik gezegd.

**12.04** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: J'ai parlé de la formation de base.

**12.05** **Patrick De Groot**e (N-VA): Ja, een basisopleiding, uiteraard.

**12.05** **Patrick De Groot**e (N-VA): Il s'avère une fois de plus que les autorités publiques ne disposent pas de suffisamment de statistiques, bien que cela soit nécessaire pour mener une politique adéquate. Je partage évidemment l'inquiétude du secrétaire d'État en ce qui concerne l'apprentissage à la conduite.

U hebt niet geantwoord, u kunt het aantal niet bevestigen. Daarmee vermoed ik dat we weer op het stokpaardje zitten. Continu worden er ons cijfers en statistieken rond het hoofd geslingerd over ongevallen en oorzaken, welke statistieken door een of andere organisatie wordt opgemaakt. Als het er echt op aankomt, kunnen die statistieken niet door de overheid worden bevestigd. Statistiek is blijkbaar een soort onontgonnen domein. Ik denk dat het echt belangrijk is dat wij toch meer werk maken van de ontwikkeling van vormen van statistiek, want dat hebben we echt nodig om een degelijk beleid te kunnen voeren.

Ik deel uw bekommernis uiteraard in verband met de rijopleiding.

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

**13** **Vraag van de heer Patrick De Groot**e aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verplichte brandblusser in autovoertuigen" (nr. 15066)

**13** **Question de M. Patrick De Groot**e au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la présence obligatoire d'un extincteur dans les véhicules automobiles" (n° 15066)

**13.01** **Patrick De Groot**e (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van een radio-uitzending van Peeters & Pichal, u al dan niet bekend, wil ik u een aantal vragen stellen.

**13.01** **Patrick De Groot**e (N-VA): La Belgique est l'un des seuls pays à imposer la présence d'extincteurs dans les voitures. Dans la plupart des cas, toutefois, il apparaît que ces appareils sont défectueux ou que les automobilistes ignorent comment s'en servir. Le secrétaire d'État soumettra-t-il les différents types d'extincteurs à une évaluation? Que pense-t-il de l'idée d'imposer la couverture anti-feu? Est-il exact que les centres d'inspection automobile ne contrôlent pas les extincteurs? Des statistiques sont-elles disponibles concernant le nombre d'incendies de véhicules dans la circulation? Des matériaux ignifuges sont-ils utilisés dans le cadre de la production automobile?

België is een van de weinige Europese landen waar een brandblusapparaat in de wagen verplicht is. In Duitsland zou het blusdeken verplicht zijn. De brandblusser is bij ons verplicht.

Er zijn echter verschillende klassen brandblussers op de markt, met name de koolzuursneeuwblussers, aangeduid met een B, de sproeischuimblussers, aangeduid met AB, en de poederblussers, aangeduid met ABC. Dat was dus het ABC van de blustoestellen. Deze letters staan voor bepaalde bluseigenschappen of voor de geschiktheid om bepaalde soorten brandende stoffen te blussen: A voor de vaste stoffen, B voor de brandbare vloeistoffen, C voor gassen en D voor de metalen.

In de meeste gevallen is volgens voornoemde reportage de brandblusser van weinig nut wegens het slecht functioneren ervan of de vaststelling dat de gebruikers er niet mee kunnen omgaan — die vaststelling kwam uit de mond van een brandweercommandant —, wegens een te kleine inhoud of een verkeerde klasse. De toestellen zouden te klein en niet sterk genoeg zijn. Ze zouden slechts voor geoefende personen doeltreffend zijn. Het voorgaande bleek uit het programma en uit de bekommernissen die eruit voortvloeiden.

Ik stel heel kort mijn vragen.

Zult u de aanwezigheid van de soorten brandblussers evalueren?

Hoe ziet en evalueert u de verplichting in Duitsland tot de aanwezigheid van een blusdeken? Hoe staat u tegenover deze verplichting?

Ten derde, de autokeuring zou de aanwezigheid van een brandblusser niet controleren, laat staan auto's afkeuren bij de afwezigheid van een brandblusapparaat. Bovendien hebben de blusapparaten een houdbaarheidsdatum.

Ten vierde, bestaan er statistieken over het aantal brandende voertuigen op en langs de weg?

Wordt er bij de autoconstructie op het gebruik van brandwerende stoffen toegezien?

**13.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, ook ik heb kennis genomen van de reportage waarin het nut van de verplichte brandblusser werd geëvalueerd.

Mijn indruk was dat wij een en ander niet al te zwart-wit mogen zien. Wij mogen ook niet concluderen dat het helemaal geen zin meer zou hebben om een brandblusser in de auto te verplichten. Mijn conclusie was ook dat een brandblusser bij het begin van een brand wel degelijk zin kan hebben, afgezien van het feit dat de bediening ervan niet evident is. Wij hebben immers nooit een brandblusser moeten leren gebruiken. Ook over het type brandblusser kan worden gediscussieerd.

Momenteel is er de keuze tussen een brandblusser van het type BC voor gas- en vloeistofbranden en van het type ABC, die ook de mogelijkheid inhoudt voor het blussen van branden van vaste stoffen.

Het prijsverschil tussen beide types zou erg beperkt zijn. De verplichting dat enkel het type ABC aanwezig mag zijn in voertuigen, is derhalve het overwegen waard. Ik denk dat wij dat voort moeten laten evalueren door de deskundigen om een eindbalans te kunnen opmaken met het oog op een finale beslissing dienaangaande.

Ik kom tot uw tweede punt. Ik was niet op de hoogte van het feit dat in Duitsland een blusdeken verplicht zou zijn. Ik zal mij informeren naar het nut van die verplichting in vergelijking met de brandblusser. Dat kan en zal worden opgenomen in de evaluatie.

Thans kom ik tot uw derde punt. De aanwezigheid van de brandblusser in het voertuig en de geldigheid ervan zijn normaal een punt van controle bij de periodieke autokeuring. Zodra aan een van de vereisten niet is voldaan, zal er een opmerking worden vermeld op het keuringsbewijs. Aldus wordt van de eigenaar verwacht dat hij dat in orde brengt tegen de volgende periodieke keuring.

Ik kom tot de vierde vraag. Ik denk niet dat er door de politie statistieken worden bijgehouden over brandende voertuigen langs de weg. Gegevens over brandende voertuigen na een ongeval met

**13.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: N'allons pas jusqu'à conclure que les extincteurs seraient devenus inutiles. Il est vrai que la plupart des gens n'ont jamais appris à s'en servir. Les différents types sont aussi l'objet de discussions.

Nous devons réfléchir à la possibilité de rendre obligatoire un type d'extincteur efficace contre les feux impliquant tant des gaz, que des liquides ou des solides.

Je vais m'informer plus avant sur l'utilité d'une couverture anti-feu.

En principe, les centres d'inspection automobile doivent contrôler les extincteurs. Il n'y a pas de statistiques à propos des véhicules en feu sur le réseau routier, mais la police dispose de données lorsque des véhicules en feu sont liés à des accidents ayant entraîné des morts ou des blessés.

Il existe des critères d'homologation européens pour le comportement au feu des matériaux et des réservoirs à combustibles.

doden of gewonden kunnen normaal worden teruggevonden in de ongevalgegevens die door de politie worden opgetekend.

Voor het gebruik van brandwerende materialen bestaan er Europese homologatievoorschriften betreffende de verbrandingseigenschappen van de gebruikte materialen en de constructie van de brandstoftanks.

**13.03 Patrick De Groot** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het is niet de bedoeling het zwart-wit te stellen. U haalt aan dat een brandblusser, zoals die nu bestaat, wel nut kan hebben bij het begin van een brand. Daarmee bent u het eens.

Er is een verplichting, maar die uitzending deed ons ook denken aan het onmiddellijke nut bij een grote brand. Wij zijn niet geoefend in het blussen. Wij hebben ervaringsdeskundigen gehoord. Wanneer de motor brandt, mag men de kap niet onmiddellijk naar boven doen. Die zaken zouden misschien in de rijopleiding kunnen worden aangebracht.

Bij de keuring zal men dat inderdaad aanstippen op de kaart. Als ik nu naar de autokeuring ga en men stelt vast dat mijn brandblusapparaat zeven maanden over datum is, schrijft men dat op en zal men het een jaar later nogmaals controleren. Daartussen ligt dus een periode van één jaar en zeven maanden. Natuurlijk kunt u daaraan niets doen, maar dat is een bijkomende opmerking. Ik ben het echter grotendeels met u eens.

**13.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Groot, ik geef toe dat aan het nut van de brandblussers kan worden getwijfeld. Daarom heb ik ook aan die commissie van technici een definitief advies gevraagd. Als het nut inderdaad zeer gering is, is dat een uitgave die we eventueel kunnen vermijden. Ik geef dat ootmoedig toe.

Toen die verplichting destijds werd ingevoerd, was dat misschien nuttig, maar gezien de veiligheidsproblemen tegenwoordig allemaal worden in acht genomen, kan men zich de vraag stellen of dit nog hetzelfde nut heeft. Ik wil een antwoord van deskundigen vooraleer ik als niet-ingewijde in deze materie een beslissing tref in dat verband. Het volstaat te zeggen dat het niet meer nodig is, of 's anderendaags is er een wagen die uitbrandt, met gewonden of doden. De wet van Murphy is nog altijd van kracht.

**13.05 Patrick De Groot** (N-VA): Ik deel grotendeels uw mening. Normaal is ervaring de beste leermeester, maar in dit geval wens ik u dat niet toe.

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

Le **président**: Les questions n° 15071, 15076 et 15077 de M. Baeselen sont reportées.

#### **14** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jan Mortelmans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werkomstandigheden van de luchtverkeersleiders" (nr. 15143)
- de heer **David Lavaux** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de staking van de luchtverkeersleiders van vrijdag 25 september 2009" (nr. 15180)

**14** Questions jointes de

- **M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conditions de travail des contrôleurs aériens" (n° 15143)**

- **M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la grève des contrôleurs aériens du vendredi 25 septembre 2009" (n° 15180)**

**14.01** **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, begin dit jaar hebben wij reeds van gedachten kunnen wisselen over de problematiek inzake Belgocontrol. Het ging toen over de rol van het management, over het onzekere statuut, over de houding van de regering ter zake, over de werking van Belgocontrol ten opzichte van de regionale luchthavens en over het feit dat men er niet in geslaagd is een samenwerking op het getouw te zetten tussen de civiele en de militaire verkeersleiding.

Het was toen uw grote bekommernis opnieuw rust te brengen in het bedrijf. U zou de verschillende actoren ontvangen en op zoek gaan naar de meest adequate oplossing. Ondertussen zijn er echter nog meer problemen naar buiten gekomen, ten tijde van de wilde staking van vrijdag 25 september. Naast de klassieke problematiek van de aanpak door het gepolitiseerde management kwamen er de problemen bij van de werkdruk, het tekort aan personeel en de gebrekkige communicatie. Die kan, althans volgens de verkeersleiders, zelfs de veiligheid in gedrang brengen.

U hebt blijkbaar met de vakbonden rond de tafel gezeten. Ik haal het ook allemaal maar uit de pers. U hebt hun beloofd dat de aangekondigde doorlichting sneller zou worden afgerond.

Voorlopig is de stakingsdreiging blijkbaar van de baan. Wat mij interesseert, is welke stappen werden ondernomen om de werkdruk – want daar gaat het blijkbaar vooral om – te verlichten. Blijkbaar heeft het management er zelfs geen oren naar. De managers doen alsof hun neus bloedt. Zij suggereerden zelfs in de pers dat zij de eisen van de verkeersleiders niet goed kennen. Zo heb ik het uit de pers vernomen.

Als dat waar is, vind ik het, eerlijk gezegd, een laakbare houding. Volgens mij zijn zij perfect op de hoogte van de problematiek en moeten zij die onder ogen willen zien. Het is hoog tijd, meen ik, dat aan het management duidelijk wordt gemaakt dat die problemen moeten worden opgelost.

Ik kom tot mijn vragen. Welke maatregelen hebt u genomen om de situatie bij Belgocontrol in al haar facetten – ik heb ze opgesomd: werkomstandigheden, statuut, politisering, Europese uitdaging, samenwerking enzovoort – opnieuw te optimaliseren? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

**14.02** **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 25 septembre dernier, le trafic aérien a été interrompu entre 18 h et 20 h dans les aéroports de Charleroi, de Bruxelles et de Liège, en raison d'une grève spontanée des contrôleurs aériens.

Ce métier nécessite des "nerfs d'acier", une capacité de concentration maximale, de jugement et de prise de décision rapide. Des qualités qui exigent de n'être pas altérées par un surmenage. Or les raisons

**14.01** **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): La grève sauvage du 25 septembre 2009 chez Belgocontrol a mis en évidence de nouveaux problèmes, comme la pression du travail, le manque de personnel et la communication défailante. Les contrôleurs aériens estiment même que ces problèmes sont susceptibles de compromettre la sécurité. Il semblerait que le secrétaire d'État se soit concerté avec les syndicats et se soit engagé à ce que l'audit annoncé soit clôturé plus rapidement que prévu. La menace de grève est provisoirement écartée. Les managers démentent toutefois être au courant des problèmes. Comment le secrétaire d'État compte-t-il remédier aux problèmes de Belgocontrol en matière de conditions de travail, de statut, de politisation, de défi européen, de collaboration, etc.?

**14.02** **David Lavaux** (cdH): Op 25 september jongstleden werd het vliegverkeer op sommige luchthavens tussen 18 en 20 uur onderbroken wegens een staking van de luchtverkeersleiders. Laatstgenoemden staakten omdat ze dreigden overwerkt te geraken. Volgens de betrokken

de la grève du 25 septembre dernier concernant précisément ce risque de surmenage des contrôleurs aériens. En effet, le personnel dénonce une surcharge de travail importante: les 35 heures hebdomadaires seraient régulièrement dépassées et il arriverait fréquemment que le personnel doive travailler plus de 12 jours d'affilée.

Les travailleurs avaient prévu de poursuivre leur action jusqu'à ce qu'un accord satisfaisant soit trouvé avec la direction de Belgocontrol. Un contact avec votre cabinet semble avoir différé un nouveau mouvement de grève. La situation reste néanmoins tendue.

Monsieur le secrétaire d'État, Il semblerait que la convention collective de travail ait été approuvée par toutes les parties le 31 juillet dernier.

Quel est l'objet réel du conflit?

Où en sont les discussions entre Belgocontrol et les syndicats des contrôleurs aériens?

Un accord a-t-il été trouvé?

Le temps de travail des contrôleurs aériens sera-t-il modifié?

La presse rapporte que vous avez demandé aux représentants des contrôleurs aériens de prouver leur surcharge de travail. Confirmez-vous avoir formulé cette requête?

Qu'avez-vous obtenu en réponse?

Existe-t-il des procédures de contrôle qui permettraient de constater un dépassement du règlement relatif au temps de travail des contrôleurs aériens? Si oui, lesquelles?

Le **président**: Je signale que le secrétaire d'État a rendez-vous à 14 heures. En principe, il devra nous quitter d'ici 5 à 10 minutes. Nous poserons donc les questions aux points 24 et 26.

**14.03 Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, le 31 juillet 2009, une convention collective de travail a été approuvée au sein de Belgocontrol par toutes les parties intéressées. La grève des contrôleurs aériens qui fut annoncée pour le vendredi 25 septembre paraissait être le résultat d'un malentendu entre les contrôleurs et le management de Belgocontrol.

Il est vrai que le 28 septembre, les représentants du personnel m'ont fait parvenir un courrier dans lequel les contrôleurs déclaraient ne plus être en mesure de garantir la sécurité du trafic aérien.

U begrijpt, mijnheer Mortelmans, dat ik, toen u daar de aandacht op vestigde, dat onmiddellijk ben gaan nakijken om die ernstige stelling correct te kunnen inschatten. Ik heb dan ook de vakbonden meteen uitgenodigd om een dergelijke bewering te staven. Zeggen dat men de luchtverkeersveiligheid niet meer kan waarborgen, is natuurlijk een

personeelsleden ligt de werklast veel te hoog. Ze waren van plan om hun actie voort te zetten tot wanneer er een akkoord met de directie van Belgocontrol zou worden bereikt. Na contacten met uw kabinet zou een nieuwe staking zijn uitgesteld. De situatie blijft echter gespannen.

Naar verluidt zou de collectieve arbeidsovereenkomst op 31 juli jongstleden door alle betrokken partijen zijn goedgekeurd.

Waar draait het conflict eigenlijk om? Hoe staat het met de gesprekken tussen Belgocontrol en de vakbonden?

Volgens de pers heeft u de vertegenwoordigers van de luchtverkeersleiders gevraagd om te bewijzen dat de werklast te hoog is. Bevestigt u dat? Welk antwoord heeft u daarop gekregen? Bestaan er procedures die het mogelijk maken om te controleren of de regels met betrekking tot de arbeidstijd voor luchtverkeersleiders werden overschreden?

De **voorzitter**: Wij zullen de vragen stellen in het kader van de punten 24 en 26.

**14.03 Staatssecretaris Etienne Schoupe**: Op 31 juli hebben alle betrokken partijen bij Belgocontrol een collectieve arbeidsovereenkomst goedgekeurd. Voormelde staking was blijkbaar het resultaat van een misverstand tussen de vluchtleiders en Belgocontrol. Op 28 september hebben de vertegenwoordigers van het personeel mij een brief gestuurd waarin de luchtverkeersleiders verklaarden dat ze niet meer in staat waren de veiligheid van het luchtverkeer te garanderen.

J'ai immédiatement invité les syndicats à me fournir les preuves du bien-fondé de leur affirmation selon laquelle la sécurité du trafic aérien ne peut plus être garantie.

ernstige aangelegenheid voor de betrokken minister.

Het dossier dat ze me hebben bezorgd, werd ten gronde ontleed door het management van Belgocontrol en de resultaten van het onderzoek werden onder mijn impuls besproken met de erkende vakbonden, in de aanwezigheid van de regeringscommissaris als waarnemer. Alle partijen kwamen overeen om de mogelijke problemen in gezamenlijk overleg te analyseren om tot een voor iedereen aanvaardbare oplossing te komen.

Monsieur Lavaux, je souligne l'existence d'un dialogue constructif qui pourra mener à des résultats positifs. J'évalue les premiers résultats des discussions de ce groupe de travail comme étant positifs et constructifs. Le principal problème semble celui de la gestion du planning du personnel mais il s'agit là du fonctionnement interne de Belgocontrol.

Wat het functioneren van het bedrijf en de strategie voor de toekomstige Europese uitdagingen betreft, heb ik de opdracht gegeven tot een doorlichting van het beleid en de werking en tevens de uitwerking van een strategisch actieplan voor Belgocontrol door een onafhankelijk bureau in het vooruitzicht van het nieuwe beheerscontract. U zult begrijpen dat in de toekomst, zeker na de eenmaking van het Europese luchtruim, de verdediging van de belangen van Belgocontrol in dat geheel niet aan het toeval mag worden overgelaten. Wij moeten daar werkelijk met gedegen kennis van zaken over kunnen onderhandelen, niet alleen intern binnen België maar ook en vooral met de andere landen. De doorlichting is deze week al gestart. De resultaten ervan moeten in december aan mij worden bezorgd, zodat ik eventuele maatregelen kan nemen.

Ik laat het dus niet aan het toeval over, ik wil weten wat daar verkeerd loopt. De veiligheid van het luchtverkeer is geen zaak die men aan het toeval overlaat. Vandaar de inhoud van de maatregelen die ik heb genomen.

**14.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik leer dus uit uw antwoord dat alle actoren op 31 juli 2009 een cao hebben goedgekeurd en dat die wilde staking op een misverstand berustte.

**14.05** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Misverstand? Ik noemde het een malaise.

**14.06 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Na die stoute bewering over de veiligheid bent u uit uw sloffen geschoten en liet u die problematiek grondig onderzoeken. U zegt nu dat er resultaten zijn geboekt, omdat alle partijen in gezamenlijk overleg naar een oplossing zoeken. Die dialoog moet natuurlijk tot een oplossing leiden. Het ziet er op dit ogenblik niet zo naar uit, maar ik wil het gerust een kans geven. Ik hoop dat het in orde komt.

Ik hoop ook dat u kunt bevestigen dat de veiligheid van ons luchtverkeer niet in het geding is. Dat is toch wel vrij belangrijk.

**14.07 David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, je suis heureux

La direction de mon département a analysé le dossier qu'ils m'ont adressé. J'ai ensuite abordé avec les syndicats les résultats de cette analyse, en présence du commissaire du gouvernement. Toutes les parties sont convenues qu'il convient de rechercher une solution concertée.

Er is een opbouwende dialoog die tot positieve resultaten kan leiden. Het grootste probleem lijkt dat van de planning van het personeel te zijn, maar het gaat hier ook om de interne werking van Belgacom.

J'ai commandé à un bureau indépendant un audit de la politique mise en œuvre ainsi qu'un plan d'action stratégique, tout cela dans l'optique de l'élaboration du nouveau contrat de gestion. Dans le cadre de l'unification de l'espace aérien européen, les intérêts de Belgocontrol doivent être bien défendus. Nous devons pouvoir négocier en connaissance de cause. Les résultats de cet audit devront me parvenir en décembre de façon à ce que je puisse prendre éventuellement certaines dispositions.

**14.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Tous les acteurs ont donc approuvé une CCT le 31 juillet 2009 et cette grève sauvage est due à un malentendu.

**14.05 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Pas à un malentendu, à un malaise.

**14.06 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ce dialogue est censé être porteur d'une solution mais je n'en suis pas convaincu. J'espère que le secrétaire d'État peut confirmer qu'aucun problème ne se pose sur le plan de la sécurité du trafic aérien.

**14.07 David Lavaux** (cdH): Het

d'apprendre qu'un dialogue constructif et positif est bien instauré et ce, je l'espère, dans l'intérêt du bien-être des contrôleurs aériens et de notre sécurité.

verheugt mij dat een opbouwende en positieve dialoog tot stand is gekomen.

**14.08** Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer Mortelmans, de actie was uiteindelijk door de gilde tot stand gekomen. U kent het mechanisme: er zijn bij de luchtverkeersleiders erkende vakbonden, de gilde is in elke vakbond vertegenwoordigd. Wij hebben nu eenmaal ter zake corporatistische structuren. De analyse heeft duidelijk aangegeven dat de klachten voornamelijk betrekking hadden op de aanwervingspolitiek. Elke klacht over het aantal dagen zonder dat de betrokkenen rust konden nemen, is onderzocht. Wij hebben die ook ernstig genomen. Het kan inderdaad niet dat iemand langer dan zeven dagen zonder onderbreking werkt en dan geen dag rust heeft. Dienaangaande werden maatregelen genomen.

**14.08** **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Il ressort clairement de l'analyse que les plaintes portaient essentiellement sur la politique de recrutement et le nombre de journées de travail ininterrompues. Sur ce dernier point, des mesures ont déjà été prises. Ces problèmes n'étant pas une première, j'ai demandé une analyse des manquements et l'origine des tensions permanentes entre la direction et les contrôleurs aériens.

Maar dat volstaat niet. Willen wij vermijden dat over een paar weken dezelfde heibel ontstaat, dan moet er structureel worden gewerkt. Het werk moet zo worden georganiseerd dat er inderdaad tijdig rustperiodes kunnen worden genomen. Daar wordt nu volop aan gewerkt.

Omdat het niet de eerste keer is dat dergelijke spanningen ontstaan bij Belgocontrol, heb ik het toch nuttig geoordeeld om te onderzoeken wat er nu eigenlijk verkeerd loopt in het beleid en wat de oorzaak is van de permanente spanningen tussen de leiding en de verkeersleiders. Uiteindelijk hebben de verkeersleiders de veiligheid van het luchtverkeer in handen.

**14.09** **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik ben ervan overtuigd dat er pas een echte structurele oplossing kan komen als er aan dat gepolitiseerde management wordt gesleuteld. Daar moet goed naar worden gekeken, maar dat is helaas een overal aanwezige Belgische ziekte en daar zullen we nog niet zo vlug van afgeraken.

**14.09** **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Seule la dépolitisation de la direction permettra de résoudre le problème. Il s'agit d'une maladie typiquement belge dont la guérison est très lente.

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

#### **15** Questions jointes de

- M. Olivier Hamal au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la fourniture par la DIV non seulement des plaques arrière des véhicules mais aussi des plaques avant" (n° 15247)
- M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration de la plaque minéralogique européenne" (n° 15367)
- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'instauration de la plaque minéralogique européenne" (n° 15394)
- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouvelles plaques d'immatriculation européennes" (n° 15430)

#### **15** Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Hamal aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het verstrekken door de DIV van de kentekenplaten niet enkel voor achteraan de wagens maar ook voor vooraan" (nr. 15247)
- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van de Europese nummerplaat" (nr. 15367)
- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een Europese nummerplaat" (nr. 15394)
- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe Europese nummerplaten" (nr. 15430)

**15.01 Olivier Hamal (MR):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il semblerait que la DIV envisage de fournir, outre la traditionnelle plaque arrière, également la plaque avant des véhicules automobiles.

Je souhaite, dans un tel contexte, attirer votre attention sur les conséquences d'une telle mesure pour le secteur professionnel concerné. Cela représenterait la perte de la réalisation d'un million de plaques par an, soit 15 millions d'euros de recettes qui génèrent environ 3 millions d'euros de recettes TVA pour l'État.

La perte de la réalisation de ce million de plaques par le privé signifierait vraisemblablement aussi la perte d'environ 150 emplois de personnes qui vivent directement de cette activité. Il faut également tenir compte de la perte sur les investissements réalisés pour fabriquer ces plaques. Je pense notamment aux 9 000 machines qui semblent être disséminées dans un très large réseau de garagistes, carrossiers, accessoiristes auto, Mister Minit, grandes surfaces, cordonniers, bricos, etc.

Ces 9 000 points de vente ont absorbé en 2001, de manière tout à fait utile, le passage de la plaque belge en plaque reflecto et continuent, chaque année, à satisfaire le consommateur dans ses nouvelles immatriculations et dans ses besoins divers.

Le passage obligé par la DIV pour toutes les plaques, arrière et avant, constituerait donc un réel problème sur le plan économique et ne serait pas nécessairement le gage d'un meilleur service pour les consommateurs.

Dans une telle approche, on pourrait se demander pourquoi l'État ne fournirait pas non plus les extincteurs, les triangles, les boîtes de secours et les gilets de sécurité.

Il semblerait qu'à la suite des nombreuses réactions enregistrées après l'annonce de ce projet, vos services aient décidé d'entamer une discussion et une concertation avec les représentants du secteur concerné. Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous indiquer si tel est bien le cas? Quels seraient vos interlocuteurs dans le cadre d'une telle discussion et quand aurait-elle lieu?

**15.01 Olivier Hamal (MR):** Naar verluidt zou de DIV van plan zijn om, naast de traditionele nummerplaat achteraan, ook de nummerplaat vooraan uit te reiken.

Ik wil uw aandacht vestigen op de gevolgen die een dergelijke beslissing voor de sector zou meebrengen: het gaat om een verlies van 1 miljoen nummerplaten per jaar en dus om een verlies van 15 miljoen euro aan inkomsten, die goed zijn voor een slordige 3 miljoen euro aan btw-inkomsten, maar ook om het verlies van 150 banen van mensen wier activiteit hiermee rechtstreeks in verband staat. Daarbovenop komt nog het verlies op de investeringen die werden gedaan in de uitrusting om die nummerplaten te fabriceren (9 000 machines verspreid over een breed netwerk van garages, carrosseriebedrijven, verkooppunten van autoaccessoires, doe-het-zelfzaken, enz.).

Die 9 000 verkooppunten zorgden in 2001 voor een vlotte overgang van de Belgische nummerplaat naar de reflecterende nummerplaat en werken jaar na jaar tot algehele tevredenheid van de klanten. Dat men nu op de DIV aangewezen zou zijn voor zowel de nummerplaat vooraan als achteraan zou dus problematische economische gevolgen hebben en staat zeker niet garant voor een betere service.

In antwoord op de vele reacties zouden uw diensten hebben beslist om een gesprek aan te gaan met de vertegenwoordigers van de sector. Klopt die informatie? Wie zouden in voorkomend geval uw gesprekspartners zijn en wanneer zou dat overleg van start gaan?

De **voorzitter**: Het woord is aan de tweede spreker. Wie is dat? De heer Doomst, denk ik.

**15.02 Michel Doomst (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, ik ben zo bescheiden dat ik niet graag het woord durf te nemen. Op uw

autoriteit durf ik het dan toch te doen.

**15.03** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dat is ook de eerste keer!

**15.04** **Michel Doomst** (CD&V): Neen, u weet dat ik dat gewoon ben.

Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat wij ons wat meer Europeaan zullen voelen wanneer wij vanaf 2010 met Europese nummerplaten zullen kunnen rondrijden. U hebt op een vorige mondelinge vraag geantwoord dat wij daartoe inderdaad vanuit ons land het goede en snelle voorbeeld moeten geven.

U had ook gezegd dat u begin juli een voorstel klaar zou hebben om het Europees model vanaf juli volgend jaar te kunnen uitreiken. De Europese nummerplaat zal gradueel worden ingevoerd, zei u.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u over de invoering van dat Europees model wat meer toelichting geven?

Hoe zal de nummerplaat eruit zien? Daar zijn we natuurlijk nieuwsgierig naar.

Iets minder nieuwsgierig zijn we naar wat die nummerplaat zal kosten.

Zullen de bestuurders verplicht worden om de nummerplaat desgevallend in te ruilen?

**15.05** **Paul Vanhie** (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal geen inleiding meer geven aangezien mijn collega's het allemaal over hetzelfde hebben. Ik zal mij beperken tot het stellen van de vraag, die ongeveer ook neerkomt op de vragen die mijn collega's hebben gesteld.

Kunt u meer informatie geven over de timing van de invoering van de nummerplaat naar Europees model?

Kunt u ook aangeven in welke mate de voorgestelde maatregel om twee nummerplaten af te leveren in plaats van een nummerplaat budgettaire gevolgen zal hebben?

Beseft de staatssecretaris dat deze maatregel drastische gevolgen kan hebben voor de huidige producenten en verkopers van nummerplaten? Zal u hiermee rekening houden bij de uitbouw van de maatregel? Zo ja, op welke wijze?

**15.06** **Patrick De Groot**e (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, als vervolg van een vroeger gestelde vraag in de commissie betreffende deze nieuwe Europese nummerplaten, wens ik u te vragen hoeveel de maatregel zal kosten ter invoering van de Europese nummerplaat voor deze en volgende begrotingen, gezien de Belgische overheid de nieuwe nummerplaten voor een deel zelf zou bekostigen? Toen de eerste minister vorige week zijn beleid en begroting toelichtte, heb ik daarover niets teruggevonden, tenzij u mij natuurlijk het tegenovergestelde kunt bewijzen.

Wat is de timing voor de invoering en in welke tijdsspanne wil de staatssecretaris het volledige wagenpark van die Europese nummerplaat uitgerust zien?

**15.04** **Michel Doomst** (CD&V): Le secrétaire d'État peut-il nous donner quelques précisions sur l'introduction de la plaque d'immatriculation européenne?

**15.05** **Paul Vanhie** (LDD): Le secrétaire d'État pourrait-il fournir plus de détails sur le calendrier et l'incidence budgétaire de l'instauration de deux plaques minéralogiques au format européen? Cette mesure aura-t-elle des répercussions pour les fabricants et les vendeurs actuels de plaques minéralogiques et en tiendra-t-on compte?

**15.06** **Patrick De Groot**e (N-VA): Dans quel délai le secrétaire d'État souhaite-t-il équiper l'ensemble de notre parc automobile de cette plaque minéralogique européenne? Les nouvelles plaques sont-elles réfléchissantes? Le secrétaire d'État est-il disposé à incorporer dans les plaques minéralogiques européennes les drapeaux flamand, wallon et bruxellois, dans le drapeau européen ou en dessous de celui-ci, à l'exemple

du Pays de Galles?

Zijn de nieuwe Europese nummerplaten ook reflecterend?

De vorige keer hebben wij het reeds gehad over de cijfer- en de lettercombinaties voor de nummerplaten en het feit dat ze steeds sneller uitgeput zijn. Bent u alsnog bereid om in de Europese nummerplaten de Vlaamse, de Waalse en Brusselse vlaggen in of onder de Europese vlag te verwerken, naar het voorbeeld van Wales? (*Rumoer op verscheidene banken*)

**15.07** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Dat is zeer klein.

**15.08** **Patrick De Groot** (N-VA): Mijnheer Flahaux, Europa telt nog Gemeenschappen die veel kleiner zijn dan de onze. Dat zou toch leuk zijn, ook voor Wallonië. Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan wel een kleine wijziging aangebracht. Ik zou zowel de Waalse haan als de Vlaamse leeuw in Europa steken, dan hebben wij Vlaanderen in Europa en Wallonië in Europa, dus samen voor Europa zou ik zeggen.

**15.09** Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Collega's, ik kan u enkel meedelen dat de Ministerraad op 17 juli het principe van de invoering van de Europese kentekenplaat heeft goedgekeurd. Met bezorgdheid over de budgettaire gevolgen werd mij gevraagd daarvoor een businessplan uit te werken. Daar zijn wij mee bezig, en deze week of volgende week ga ik ermee naar de Ministerraad.

Het principe is goedgekeurd. Het oogmerk is te kunnen starten in een aantal gemeenten op 1 juli 2010, zijnde het begin van het Europese voorzitterschap van ons land.

Dat businessplan is natuurlijk voor een groot gedeelte afhankelijk van de eindoplossing die zal worden aanvaard. Gaat de overheid een of twee platen afleveren? Ik kan u verzekeren dat dienaangaande de stellingen diametraal tegenover elkaar staan. De controlediensten – politie, enzovoort – zijn er grote voorstanders van dat wij de twee platen zelf maken. Evenwel, u weet net zo goed als ik dat heel wat vooral kleine ambachtelijke bedrijven zich derwijze georganiseerd hebben dat zij de tweede nummerplaat kunnen aanmaken.

Zoals een collega binnen de regering mij heeft gezegd, is dit voor sommige vrije beroepen een zeer welgekomen aanvulling op hun omzet en hun inkomen. Daar moeten wij uiteraard rekening mee houden.

Nous n'avons pas encore tranché définitivement. Pour moi, l'important est l'introduction de la plaque européenne. Alors que nous faisons partie des pays fondateurs de l'Union européenne, nous serons un des derniers pays à introduire cette plaque. C'est une obligation. Cette introduction est pour moi beaucoup plus importante que la réponse à la question de savoir si nous aurons une ou deux plaques. En tout état de cause, les petits commerçants qui composent et vendent des plaques seront encore nécessaires puisque certaines personnes, comme les propriétaires de remorques par exemple, auront inévitablement besoin d'une troisième ou d'une quatrième plaque.

Il est évident qu'un contrôle strict doit être réalisé afin de s'assurer que les plaques en circulation sont celles qui ont été enregistrées. Il

**15.09** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le Conseil des ministres a adopté le principe de l'introduction de la plaque d'immatriculation européenne. Il m'a été demandé de rédiger un plan d'affaire que je remettrai cette semaine ou la semaine prochaine au Conseil des ministres. L'objectif est de pouvoir introduire cette plaque européenne le 1<sup>er</sup> juillet 2010, soit au début de la présidence européenne de notre pays. Le plan d'affaire dépend bien entendu de la solution définitive qui sera retenue. Les services de contrôle plaident avec insistance pour que nous réalisions nous-mêmes les deux plaques. Toutefois, ces plaques représentent un complément bienvenu du chiffre d'affaires de petites entreprises artisanales.

Wij hebben de knoop nog niet doorgehakt. Mijns inziens is vooral de invoering van de Europese plaat van belang. Als stichtend land van de Unie behoren tot de laatsten die die stap zullen zetten. De kleinhandelaars die platen samenstellen en verkopen blijven noodzakelijk omdat sommigen een derde of een vierde plaat nodig zullen hebben.

Er dient een streng toezicht te

faut aussi que les contrôles effectués par la police puissent l'être de façon automatique; c'est pourquoi la qualité des plaques doit répondre aux normes technologiques du matériel policier. Les contrôles policiers, que nous souhaitons automatiques à certains endroits, seront effectués dans le but de vérifier le respect des règles en matière d'assurance et de contrôle technique, et de rechercher des véhicules volés ou des personnes. Il faut que les contrôles soient améliorés. Je tiendrai compte des revendications de la police en la matière. Les plaques devront répondre à des exigences minimales de qualité; ces exigences seront déterminées en collaboration avec les professionnels du secteur.

worden uitgeoefend, om zich ervan te vergewissen dat de in de omloop zijnde platen wel degelijk geregistreerd zijn. Politiecontroles moeten automatisch kunnen verlopen en zullen worden uitgeoefend om na te gaan of de regels inzake verzekering en technische controle nageleefd worden, en om gestolen voertuigen of personen op te zoeken.

De platen moeten beantwoorden aan kwaliteitsnormen, die gedefinieerd worden in overleg met de professionelen uit de sector.

De definitieve en praktische modaliteiten van de invoering moeten dus nog verder worden uitgewerkt. Dat zal zeer binnenkort gebeuren. Ik herhaal dat ik wat dat betreft de susceptibiliteiten van kleuren en dat soort dingen meer zo rationeel mogelijk wil houden. Ik ga ervoor dat wij een Europese nummerplaat hebben met sowieso het Europese kenteken. Er zouden in principe zeven herkenningselementen, cijfers en letters, op de plaat staan. Voor de rest doe ik geen enkele keuze of uitspraak wat betreft allerlei bijkomende zaken.

Les modalités pratiques seront développées très prochainement. Je souhaite aborder le plus rationnellement possible la question des sensibilités liées aux couleurs et à d'autres aspects. Nous allons vers une plaque d'immatriculation européenne comportant sept éléments d'identification, des chiffres et des lettres. Je ne me prononcerai pas sur les détails. L'identification du lieu d'origine d'un automobiliste par sa plaque d'immatriculation n'est pas nécessairement un élément positif. Demandez aux Parisiens qui se rendent en province à bord de leur voiture immatriculée "75" ce qu'ils en pensent... Je ne prendrai pas position sur ce point mais je préconise la prudence et je souhaite me distancier au maximum des questions de détails.

Mijnheer De Groot, ik ben eens nagegaan hoe het gaat in andere landen. Weet u dat het voor de Parijzenaars met hun 75 op veel plaatsen in Frankrijk gênant is om met zo'n plaat rond te rijden. De herkenning van origine is niet altijd een groot voordeel als u begrijpt wat ik bedoel. Anders moet u af en toe eens in Zuid-Frankrijk rondrijden en de reacties van de mensen in de Provence horen als zij een 75 voor hun neus zien passeren. Ik wil wat dat betreft in elk geval geen enkele stelling nemen. Ik wil alleen pleiten voor passende voorzichtigheid wat de identificatie van de nummerplaten betreft. Voor mij zijn het Belgische oplossingen binnen Europa die van kracht moeten zijn. Ik wil zoveel en zo ver mogelijk afstand nemen van die kleine inhoudelijke kantjes.

**15.10 Olivier Hamal (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces précisions qui laissent entendre que rien n'est fait mais que, de prime abord, votre idée serait de conserver la participation du secteur privé pour l'autre plaque, tout en le soumettant à un certain nombre de règles précises à même de rencontrer les préoccupations des zones de police locale.

**15.10 Olivier Hamal (MR):** Niets is beslist maar u denkt eraan voor de andere plaat te blijven werken met privépartners die, om de bekommernissen van de politiezones tegemoet te komen, zouden onderworpen worden aan welbepaalde regels.

**15.11 Etienne Schoupe, secrétaire d'État:** C'est l'orientation que j'ai choisie et je pense contenter ainsi un maximum de personnes.

**15.11 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** Die oriëntatie hebben wij gekozen om zoveel mogelijk mensen tevreden te stellen.

**15.12 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben nu nog nieuwsgieriger dan ik was voor mijn vraag. U hebt mijn nieuwsgierigheid opgewekt.

**15.13 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** Een herkenningsteken van de Pajottenlanders.

**15.14 Michel Doomst** (CD&V): Ik durfde het niet voorstellen, maar ik ben blij dat u zelf met de suggestie komt. Mag ik weten of in het businessplan ook de vormgeving van de nummerplaat al zal zijn bepaald?

**15.15 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** Of de basiskleur nu wit, geel, lichtgrijs of lichtgroen is, de kostprijs zal hetzelfde zijn.

**15.16 Michel Doomst** (CD&V): Op 1 juli wordt u Europees minister van Transport. Dan moet dit rond zijn. Wat is het ultieme moment waarop wij in gang moeten schieten om niet te laat te zijn?

**15.17 Staatssecretaris Etienne Schoupe:** Ik zou graag hebben dat de regering in de loop van de volgende weken beslist, om op 1 juli te kunnen starten met een aantal gemeenten en het geheel, want dit zal progressief worden ingevoerd.

**15.18 Michel Doomst** (CD&V): Onze gemeente is kandidaat.

**15.19 Paul Vanhie** (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik sluit mij aan bij de repliek van mijn collega's. Alles is inderdaad nog niet beslist. Ik hoop dat u voor de kleine zelfstandigen uw beste beentje zult voorzetten, want het is ook een bron van inkomsten voor die mensen. Nu leveren wij toch ook maar een nummerplaat af. De tweede nummerplaat moeten zij elders bekomen. Waarom moet dat systeem veranderen? Ik denk dat die mensen de aanpassingen met veel plezier in orde zullen maken. Ik hoop dat u daarachter zult blijven staan, zodat die mensen toch een zekere bron van inkomsten behouden.

**15.20 Patrick De Groot**e (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik onthoud dat het principe is goedgekeurd en dat de definitieve en praktische modaliteiten nog moeten worden uitgewerkt.

**15.12 Michel Doomst** (CD&V): La forme de la plaque d'immatriculation sera-t-elle déjà établie dans le business plan?

**15.15 Etienne Schoupe,** secrétaire d'État: Le prix sera le même, quelle que soit la couleur de base.

**15.16 Michel Doomst** (CD&V): Le dossier devra être clôturé pour le 1<sup>er</sup> juillet, lorsque le ministre assurera la présidence du Conseil européen du Transport. Quand faudra-t-il entamer les travaux au plus tard pour être prêt à temps?

**15.17 Etienne Schoupe,** secrétaire d'État: J'espère que le gouvernement prendra une décision dans les prochaines semaines, afin que nous puissions démarrer le 1<sup>er</sup> juillet dans quelques communes, car les plaques doivent être introduites progressivement.

**15.18 Michel Doomst** (CD&V): Notre commune se porte en tout cas candidate!

**15.19 Paul Vanhie** (LDD): J'espère que le ministre veillera à ce qu'il n'en résulte pas une perte de revenus pour les petits indépendants. À l'heure actuelle, la DIV ne fournit qu'une seule plaque d'immatriculation et il faut acheter la deuxième ailleurs. Les commerçants effectueront avec plaisir les adaptations nécessaires.

**15.20 Patrick De Groot**e (N-VA): Le ministre a parlé de détails mais je souhaiterais citer l'exemple du Pays de Galles. Si le système fonctionne dans ce pays, pourquoi

U had het over kleine dingen. Dat is inderdaad een kwestie van interpretatie. Als ik zie dat dit niet is uitgevonden, maar dat Wales dit op dezelfde manier doet, is dit een schitterende voorbeeld, met respect voor de Gemeenschappen.

U had het over het nummer 75 in Parijs. U hebt dat vorige keer ook gezegd. Zegt u dan dat ik vrees moet hebben als ik naar Brussel of Wallonië ga met een nummerplaat met een Vlaamse leeuw op? Ik ga vaak naar Wallonië en ik heb nog nooit problemen gehad met iemand die een opmerking maakt omdat ik een Vlaming ben. Die mensen zijn zo lief.

ne serait-il pas possible de l'appliquer ici? Le ministre laisse-t-il entendre que je dois avoir peur de me rendre à Bruxelles ou en Wallonie avec une plaque d'immatriculation flamande? Je vais souvent en Wallonie et je n'y ai encore jamais été confronté à des réactions négatives parce que je suis flamand. Les gens y sont sympathiques!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 13.40 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.40 uur.*