

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 25 JANUARI 2010

Namiddag

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

du

LUNDI 25 JANVIER 2010

Après-midi

La séance est ouverte à 14.37 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la campagne gouvernementale en faveur du GPL" (n° 17177)

01 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regeringscampagne voor lpg" (nr. 17177)

01.01 **Kattrin Jadin** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en septembre 2009, le SPF Mobilité et Transports s'associait à la Fédération Butane Propane (Febupro) pour mener une campagne de promotion de l'autogas, qu'on appelait avant le LPG.

J'entends bien vos arguments en faveur de ce type de carburant, que vous considérez comme l'alternative la plus écologique aux autres énergies fossiles. Néanmoins, j'ai également entendu la réaction de professionnels du leasing automobile face à cette initiative. Ceux-ci mettent en exergue quelques points qui mériteraient l'attention du gouvernement fédéral afin que l'alternative autogas soit réellement avantageuse pour les utilisateurs.

Par exemple, le régime fiscal des voitures de société semble souvent pénaliser les voitures équipées d'autogas: la déduction fiscale dépend des émissions CO₂ de la même voiture roulant à l'essence, toujours plus élevées que celles dues au LPG.

Par ailleurs, ils font remarquer que les véhicules LPG sont interdits dans la plupart des parkings souterrains alors que la loi leur y autorise pourtant bien l'accès. Enfin, on peut également regretter que le coût total d'une voiture équipée d'autogas soit supérieur de 10 %, en moyenne, par rapport à une version diesel.

Monsieur le secrétaire d'État, je sais également que vous êtes sensible à la fiscalité verte.

Au regard de ces arguments qui n'auront pas échappé à votre attention, quelles solutions envisagez-vous pour faire de l'autogas une alternative crédible et avantageuse aux autres carburants, que ce soit d'un point de vue fiscal ou d'un point de vue pratique?

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, la campagne de promotion de l'autogas avait comme objectif d'attirer l'attention du public sur le fait qu'il existe déjà une alternative au carburant traditionnel, que cette alternative a des avantages environnementaux et qu'on dispose d'un réseau de distribution assez large. L'autogas est disponible partout dans notre pays ainsi qu'à l'étranger.

En ce qui concerne la déductibilité fiscale, qui est de la compétence du ministre des Finances, j'attire votre attention sur le fait que le gouvernement a choisi une approche technologiquement neutre. Néanmoins, les automobilistes qui roulent à l'autogas ne doivent pas payer de droit d'accises sur leur carburant. De plus, ils jouissent d'une déduction forfaitaire de 298 euros sur la taxe de mise en circulation. Il est vrai qu'ils doivent payer un complément à la taxe de circulation mais cela résulte d'une obligation européenne pour les cas où

l'État membre n'applique pas le droit d'accises minimal de 0,0804 euro.

En ce qui concerne les parkings souterrains, l'arrêté royal du 17 mai 2007 a changé les règles. Dorénavant, un véhicule à l'autogas pourra se garer dans un parking souterrain si deux conditions sont remplies. Premièrement, le véhicule doit répondre techniquement aux exigences de la dernière génération. Cela implique concrètement que le véhicule doit être muni d'une vignette de contrôle sur le pare-brise qui signifie que l'installation autogas date d'après le 1^{er} juillet 2001. Deuxièmement, le parking doit être équipé d'une installation de sécurité dotée d'un système de détection de gaz et doit disposer d'un bon système de ventilation.

Il est toutefois vrai que chaque propriétaire peut encore interdire l'accès de ces véhicules dans son parking mais il n'existe plus d'obstacles d'ordre légal ou réglementaire. Concrètement, cela signifie que s'il n'y a plus de taxe sous forme de supplément d'accises, c'est un autre droit qui doit être demandé par le gouvernement en fonction de la réglementation européenne.

01.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse très complète.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des passagers à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 18568)

02 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de passagierscontrole op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 18568)

02.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question porte sur la sécurité aérienne et plus particulièrement sur le contrôle des passagers à Bruxelles-National.

Nous savons qu'au-delà des contrôles habituels, l'aéroport a recours aux services de *profilers* dont la mission est de repérer des passagers suspects sur base de leur comportement ou d'informations obtenues. Dans le même ordre d'idées, nous savons que l'aéroport a mis en place une procédure de *gate screening*, c'est-à-dire une fouille systématique des passagers et de leurs bagages, en tout cas sur certains vols.

Enfin, je m'interroge aussi sur l'utilisation de scanners corporels par les services de sécurité. Bruxelles est un carrefour important et il est évident que la sécurité aérienne est un enjeu crucial. À cet égard, je sais que vous restez très attentif aux évolutions des règles européennes et il serait intéressant d'en connaître les développements.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous informer quant aux différents éléments que je viens d'évoquer. Qu'en est-il du *profiling*, du *gate screening* et de l'utilisation du scanner corporel à Bruxelles-National?

Par qui ces techniques sont-elles utilisées? Selon quelles règles? Sur quels vols? Qui en supporte le coût?

Quelle est l'évolution des exigences européennes en matière de sécurité aérienne?

Notre pays est-il bien au point à ce niveau?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, toutes les mesures en matière de sûreté aérienne prises ou imposées par les autorités aéronautiques belges trouvent leur base dans le règlement européen y relatif.

Le *profiling* des passagers n'est actuellement pas appliqué par les autorités belges mais fait partie des mesures qu'imposent les autorités aéronautiques des États-Unis à leurs compagnies.

Le *gate screening*, c'est-à-dire la fouille secondaire des passagers, est temporairement appliqué suite à une demande des autorités américaines via la Commission européenne.

Le coût du *profiling* et du *gate screening* est dès lors supporté par les compagnies concernées.

L'utilisation généralisée du scanner corporel a été bloquée par la Commission européenne suite à des objections formulées par le Parlement européen concernant la vie privée et la santé publique. Suite aux

événements récents, la Commission européenne a décidé, en concertation avec les États membres, de relancer le dossier sur le *body scanner* en tenant compte des remarques formulées par le Parlement européen.

J'ai chargé mon administration de suivre de très près les exigences européennes en matière de sécurité aérienne. Elle fait notamment partie du comité de sûreté de l'aviation civile de la Commission européenne et elle y joue un rôle important.

02.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la taxation des véhicules au kilomètre parcouru" (n° 17187)

03 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de belasting op voertuigen in functie van het aantal afgelegde kilometers" (nr. 17187)

03.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il y a quelques semaines, les Pays-Bas ont annoncé leur intention d'instaurer une tarification du kilométrage parcouru à partir de 2012. Le système concernerait d'abord les poids lourds et ensuite les véhicules de particuliers. Vous vous êtes déclaré favorable à l'instauration d'un tel système.

Avant toute chose, il serait utile de poser le débat en ce qui concerne le milieu, qu'il soit urbain ou rural. En milieu rural, il y a peu d'alternatives au déplacement en voiture.

Il est vrai que, comme vous le disiez, ce système relève plus de la compétence régionale. Néanmoins, cette taxation nouvelle ne peut intervenir en supplément des prélèvements déjà très élevés touchant le secteur du transport routier et l'automobile sans envisager une compensation. Le fédéral pourrait alors être sollicité financièrement.

Le dossier est assez complexe: chaque Région suit sa propre philosophie. La Flandre est plus favorable à une taxation au kilomètre parcouru pour les camions, la Wallonie est plutôt favorable à une vignette et Bruxelles réfléchit à un péage urbain.

J'aimerais que nous fassions le point.

Quel pourrait être le rôle du fédéral? Pourrait-il intervenir dans la compensation financière de cette nouvelle forme de taxation?

Y a-t-il concertation avec les Pays-Bas dans le cadre de la mise en place de leur système en 2012?

Quelles seraient les solutions envisageables pour diminuer l'inégalité entre le milieu urbain et le milieu rural?

Le président: Je tiens à saluer le jeune public qui est venu écouter les questions des parlementaires et vos réponses, monsieur le secrétaire d'État.

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, une tentative de concertation a eu lieu vers la mi-mars 2008 dans le cadre de la préparation d'une réunion de la CIMIT (Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications).

Comme nous étions en fin de législature régionale, les Régions ont préféré ne plus parler de cette problématique.

À présent que les nouveaux gouvernements régionaux ont trouvé leur vitesse de croisière, cette concertation pourra être reprise.

J'observe que, dans l'accord du gouvernement flamand, il est prévu d'introduire une taxation kilométrique pour les camions en 2013. Il sera tenu compte de l'état d'avancement de ce dossier dans les autres Régions et aux Pays-Bas. L'introduction d'une telle redevance pour les voitures sera aussi examinée.

L'accord du gouvernement wallon, et vous y avez fait allusion, prévoit d'établir, à partir de 2012, un système de tarification à l'usage de la route pour le transport routier de marchandises, qui doit être négocié au niveau belge, voire européen. J'ai toutefois l'impression que l'accord gouvernemental bruxellois reste muet à cet égard.

Il me faut vous dire que je suis d'avis que, si l'on introduit un système de taxation des véhicules au kilomètre parcouru, cela doit aller de pair avec une révision complète de la fiscalité automobile - y compris les accises sur les carburants, qui relèvent de la compétence fédérale.

Il est évident que nous devons entamer des discussions, non seulement sur le plan belgo-belge entre le fédéral et les Régions, mais aussi avec les Pays-Bas, afin de voir quelles seront les conséquences pour les automobilistes et transporteurs belges de l'introduction de ce système aux Pays-Bas.

Vous n'ignorez sans doute pas que, ces derniers jours, des difficultés sont apparues relativement à l'éventuelle application de la taxation kilométrique chez nos voisins néerlandais. Vous aurez probablement entendu les nouvelles à cet égard.

Toutefois, il est clair que si nos Régions décident de développer un tel système, cela nécessitera une étude approfondie afin d'examiner toutes les conséquences. Certains aspects concernent le gouvernement fédéral, qui devra en discuter avec les trois Régions.

J'attire aussi votre attention sur le fait que, si l'on choisit d'introduire un système intelligent, il est possible de différencier les tarifs en fonction de l'endroit et du moment. Le problème régional peut donc être facilement résolu suivant les éléments composant la tarification.

03.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je prends bien note de toutes les intentions et des contingences inhérentes à ce dossier. Toutefois, le fédéral ne pourrait-il pas avoir un rôle un peu plus proactif de coordination et de concertation entre les Régions? L'échéance est fixée à 2013. C'est quand même demain! Or, il n'existe pas, selon moi, un groupe de travail qui va plus loin que des déclarations de bonnes intentions, telles que: il faut revoir la fiscalité dans sa globalité, y compris les accises. Je crains que nous ne soyons pas prêts, alors que des échéances en matière de protection de l'environnement et dans le cadre du réchauffement climatique doivent être respectées. Cette méthode de travail et ces délais m'étonnent un peu.

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je souhaiterais réagir à cette réflexion. Je comprends parfaitement la préoccupation de Mme De Bue. Néanmoins, il faut se rendre compte que le système doit être introduit en évitant de devoir construire des portes d'enregistrement pour les voitures et les camions, ce qui coûterait une somme considérable aux Régions. C'est pourquoi nous nous sommes toujours orientés vers la mise en application des liaisons par satellite, de préférence par le biais du régime européen Galileo.

À ce propos, alors que nous espérons pouvoir l'appliquer à partir de 2012 ou au plus tard 2013, nous venons d'être informés que cela ne sera probablement pas faisable avant 2014. En conséquence, si nous voulons mettre en application un nouveau système, celui-ci doit pouvoir être effectif pendant une période suffisamment longue, de manière à ce que les Régions ne fassent pas des investissements quasiment inutiles. Il faut dès lors que ce système puisse déjà s'inscrire dans la nouvelle technologie européenne développée actuellement par la Commission.

C'est pourquoi le fait de me demander que je prenne des initiatives est totalement justifié, et je m'en chargerai évidemment.

En ce qui concerne la date de mise en application, pour éviter des phases intermédiaires trop coûteuses, il me faudra prendre contact avec les Régions pour qu'elles n'introduisent pas des solutions intermédiaires qui risqueraient finalement de ne pas donner un produit suffisamment large au regard de ce que la clientèle (les conducteurs) doit payer. L'efficacité de la mesure ne serait alors pas assurée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 17192 de Mme Josée Lejeune est transformée en question écrite.

04 Question de M. **Éric Libert** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avancement du dossier RER bruxellois" (n° 17658)

04 Vraag van de heer **Éric Libert** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voortgang van het dossier inzake het Brusselse GEN" (nr. 17658)

04.01 **Éric Libert** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'une question qui vous a été transmise par Mme la ministre Vervotte et portant sur l'état d'avancement du dossier du RER bruxellois. Vous avez déjà été interrogé le 16 novembre dernier sur ce sujet et plus précisément au sujet de l'étude sur le RER. Vous aviez déclaré à cette occasion que les conclusions de cette étude étaient disponibles depuis le 22 juin 2009 et qu'elles étaient examinées par le secrétariat permanent du groupe directeur créé dans le cadre de l'accord sur le RER.

Vous aviez reconnu explicitement un retard important dans la conception de projets concrets et vous aviez indiqué que le groupe directeur en question avait l'intention de soumettre un premier projet de plan pluriannuel ainsi qu'un programme annuel à l'approbation du groupe de pilotage avant le 31 décembre 2009. Mais, par ailleurs et simultanément, nous avons été informés d'une étude menée par un géographe et urbaniste, un certain M. Patrick Frenay, qui s'intitule "Pour un projet de développement territorial associé au RER bruxellois", étude réalisée pour le compte de la revue scientifique *Brussels Studies*.

Cette étude a dressé des constats inquiétants quant au développement de ce dossier à Bruxelles. Il semblerait qu'un coup de frein sérieux ait été donné audit dossier. C'est ainsi que M. Frenay relève que "la SNCB paraît tirer un prétexte maximal pour disposer de conditions favorables au développement de son offre à moyenne et longue distance", ce qui inclut bien entendu le RER, "et ce afin d'accroître au maximum sa rentabilité". Et il précise que par voie de conséquence, la Région bruxelloise pèse très peu dans ce débat.

J'avais demandé à la ministre, d'une part, si elle pouvait me dire si l'étude menée par le groupe directeur avait été achevée comme prévu et quelles en seraient alors les conclusions et, d'autre part, si elle avait pris connaissance de l'étude de M. Frenay que je viens d'évoquer et si elle partageait son point de vue selon lequel les intérêts des Régions wallonne et flamande semblaient primer sur les intérêts de la Région de Bruxelles-Capitale dans ce dossier.

04.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Libert, la SNCB conteste l'analyse faite dans le document de *Brussels Studies*. Il existe selon elle des différences importantes entre les études théoriques et les réalités de l'exploitation, qui nécessite des moyens techniques, humains et financiers.

La convention RER, conclue en 2003 entre les Régions et l'État fédéral, vise à favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun par un réseau intégré et une complémentarité de l'offre des quatre opérateurs.

Une étude récente, réalisée en application de l'article 13, a été confiée à un consortium d'experts piloté par le SPF Mobilité et Transports et intégrant tous les acteurs pour déterminer l'offre optimale. La convention RER signée par les trois Régions et l'État précise clairement que "l'offre RER ferroviaire ne pourra pas porter préjudice à l'offre IC-IR et à l'offre grande vitesse mises en œuvre par la SNCB ni à leur développement". Cette mention n'est pas sans importance.

Les résultats de l'étude RER montrent qu'à la pointe du matin en 2015, deux tiers des voyageurs ferroviaires n'utiliseront pas le RER, mais les trains IC et IR. Ceci n'empêche pas que la SNCB doit rechercher une desserte intégrée et équilibrée entre le RER et le train à plus longue distance.

Comme dans toutes les grandes agglomérations, le transport public dans Bruxelles doit être intermodal, chaque mode de transport jouant un rôle complémentaire dans la chaîne de déplacement. Le train n'a pas la même mission que le métro. Leurs missions respectives se complètent. Le métro dessert plus finement la ville que le chemin de fer. Le train n'est pas un mode de transport urbain. Le train relie, en premier lieu, la plupart des villes du pays entre elles ainsi que les hinterlands des grandes villes aux pôles d'activités qui y sont localisés.

Il n'est donc pas possible de proposer des liaisons directes entre tous les points du réseau avec une

fréquence élevée. Si l'on veut une fréquence élevée et une bonne régularité, il faut hiérarchiser le réseau et organiser des correspondances, à Bruxelles principalement entre les lignes de la SNCB et le métro.

Je dois vous dire, monsieur Libert, qu'actuellement, peu de Bruxellois utilisent le train pour se déplacer dans la ville. Environ 7 % des voyageurs sortant des gares bruxelloises ont aussi Bruxelles comme origine de leur déplacement et 42 % des voyageurs SNCB prennent un autre mode de transport public en sortant de la gare pour se rendre à leur destination finale. Ces données proviennent d'enquêtes effectuées en 2001.

La Région de Bruxelles-Capitale compte actuellement 29 gares et points d'arrêt. Le groupe SNCB veut améliorer continuellement la desserte ferroviaire de pôles principaux et secondaires dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il y a eu l'ouverture du point d'arrêt Vivier d'Oie sur la ligne 26 en décembre 2007 et la desserte de Bruxelles-Ouest et Simonis sur la ligne 28 dès décembre 2009. Il y a également la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat dont l'ouverture est prévue pour décembre 2013. Ce tunnel reliera directement toutes les gares de la ligne 26 à Schuman et Luxembourg. Ce sont des exemples concrets de la volonté de la SNCB en la matière.

L'ouverture d'autres points d'arrêt dans le cadre du RER sont les points Arcades, Gerموir, Ceria et Moensberg, points qui ouvrent des perspectives supplémentaires. Au total, on compterait quelque 35 haltes existantes ou en cours de réalisation, soit en moyenne une halte tous les 2 kilomètres.

04.03 **Éric Libert** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse extrêmement complète.

Nous reviendrons sur ce dossier en suite de l'étude que je ne manquerai pas d'entreprendre, organisée par le groupe directeur, dont vous avez pris connaissance des conclusions.

À ce sujet, j'aimerais savoir si cette étude est accessible au public à ce stade ou bien en êtes-vous le seul destinataire? Vous opinez. Puisque c'est le cas, pourrions-nous, en tant que membres de la commission, en prendre connaissance?

04.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Pour être parfaitement clair, l'information que je vous donne est extraite de cette étude. Vous devrez comprendre que je tiens à me concerter auparavant avec les pouvoirs politiques des Régions et obtenir leur consentement réciproque (SNCB, pouvoirs fédéraux et Régions) avant d'autoriser une distribution plus large du dossier. Nous nous y attachons actuellement et, aussitôt que des accords seront intervenus, en concertation avec Mme Vervotte, et que des conclusions seront acceptées par tous, je vous les communiquerai.

04.05 **Éric Libert** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je comprendrais très bien que, s'agissant de négociations politiques, vous n'en réserviez pas la primeur à la commission; cela va sans dire. Cependant, ici, il s'agit d'une simple étude scientifique. Pourtant, vous nous dites que, sur base de cette étude, vous contestez une autre étude qui est l'étude Frenay, ce qui est parfaitement logique et acceptable.

Ainsi, pour apprécier la pertinence de votre réponse, sur un plan strictement scientifique et non politique, vous conviendrez que nous ayons accès à cette étude aussi. Je ne vois pas en quoi cela pourrait gêner les négociations que vous serez amené à avoir avec les trois Régions.

04.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Libert, je dois alors vous prier de vous adresser à Mme Vervotte. En effet, c'est la SNCB qui conteste; or elle dépend de la compétence de Mme Vervotte. Personnellement, en tant que SPF Mobilité, je ne puis que constater que certaines études sont en opposition quant à l'appréciation de l'organisation ferroviaire proprement dite. Dans un tel cas, je laisse les spécialistes se disputer entre eux. Ce n'est pas à moi de trancher dans un tel cas!

04.07 **Éric Libert** (MR): Nous ne manquerons pas de le faire. Je vous remercie.

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

05 **Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vervoer van bepaalde materialen door landbouwvoertuigen" (nr. 17863)**

05 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le transport de certains matériaux par des véhicules agricoles" (n° 17863)

05.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag handelt over het vervoer van bepaalde stoffen door landbouwvoertuigen. De aan- en afvoer van bijvoorbeeld grind-, grond-, kiezel- en betonproducten, van en naar werven van wegenwerken, gebeurt heel vaak niet door professionele vervoerders, maar door landbouwvoertuigen.

Professionele vervoerders die in het bezit zijn van een vervoersvergunning moeten dit vervoer uitvoeren, rekening houdend met de wetgeving en een aantal noodzakelijke veiligheidsvoorschriften. Het vervoer moet gebeuren door vrachtwagens. Die vrachtwagens moeten aan een jaarlijkse technische controle onderworpen zijn. Op die vrachtwagens moet verplicht — en gelukkig maar — een dodehoekspiegel worden aangebracht. In die voertuigen moet een tachograaf worden aangebracht die de chauffeurs verplicht zich strikt aan de opgelegde rij- en rusttijden te houden. Voertuigen moeten met zogenaamde witte brandstof worden aangedreven. Elke vrachtwagen moet van een jaarlijks te hernieuwen wegenvignet voorzien zijn. Bestuurders moeten minimum 21 jaar zijn en houder van een rijbewijs C. Elke chauffeur moet jaarlijks een medische keuring ondergaan. De personen die dit vrachtvervoer uitvoeren, zijn ingedeeld in PC 140. De voertuigen moeten conform de wettelijke bepalingen verzekerd zijn. De vrachtwagens zijn verplicht zich te houden aan de voor hun tonnage opgelegde routes. Zo zullen ze quasi nooit door een dorpskern mogen rijden.

Wij stellen echter vast dat het vervoer van een aantal van die stoffen steeds meer door landbouwvoertuigen gebeurt. Die personen hebben geen vervoersvergunning. De landbouwvoertuigen zijn niet onderworpen aan een jaarlijkse technische controle. Een dodehoekspiegel, fietsbeveiliging, onderrijbeveiliging, spatlappen, bumpers, zijreflectoren, zijn voor de landbouwvoertuigen niet verplicht. Een tachograaf is niet nodig. Landbouwvoertuigen worden door zogenaamde rode brandstof aangedreven. Er is geen wegenvignet vereist. Men mag ze vanaf 18 jaar besturen. Chauffeurs van die landbouwvoertuigen moeten geen jaarlijkse medische controle ondergaan. Zij vallen buiten de wet op de landverzekering. Er zijn geen routegebonden beperkingen opgelegd. Zij mogen alleen geen gebruik maken van de autowegen.

U ziet mijn probleem, mijnheer de staatssecretaris. Dit betekent concurrentievervalsing.

Is het probleem u bekend?

Wat zult u hieraan doen?

Mijn bekommernis is de veiligheid. Wij moeten er alles aan doen zodat het zwaarder vervoer van die grondstoffen op een veilige manier gebeurt.

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw Vautmans, de problematiek van het vervoer met landbouwvoertuigen is mij wel degelijk goed bekend. De aanpak van de problematiek is overigens een onderdeel van de overeenkomst die ik op 22 oktober 2008 heb gesloten met de beroepsfederaties van transporteurs in het goederen- en personenvervoer.

In een eerste fase heeft de dienst van het directoraat-generaal Vervoer te Land die belast is met het toezicht op het vervoer van goederen en personen over de weg, onmiddellijk verscherpte controles op de weg uitgevoerd op basis van klachten en van eigen observatie en terreinkennis. Hierbij werden inbreuken betreffende de afwezigheid van vergunning, het rijbewijs, de inschrijving van de voertuigen, de eventuele overlading enzovoort opgespoord. Om een beter inzicht te krijgen in de te controleren doelgroep, heeft de dienst vervolgens door toetsing van diverse databanken als de KBO en de databanken van de FOD Mobiliteit en vervoer zelf — dus via de DIV-vergunningen — een selectie gemaakt van risicobedrijven. Die werden aansluitend door de bedrijfscontroleurs van de dienst gecontroleerd.

Al die verscherpte controles hebben ons een verfijnder inzicht gegeven in de problematiek die u hebt aangehaald. Daarbij hebben we vastgesteld dat er eigenlijk relatief weinig inbreuken zijn tegen de vigerende regelgeving. De conclusie is wel dat de regels op een aantal punten zullen moeten worden aangepast. Wij moeten er rekening mee houden dat bepaalde regels betreffende de uitrusting van de betreffende voertuigen, zoals de tachograaf en bepaalde technische vereisten, die oor de Europese regelgeving opgelegd zijn, alleen op dat niveau, zo nodig, aangepast kunnen worden. Ik heb dan ook aan het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid opdracht gegeven om na te gaan hoe door aanpassingen van

onder meer de regelgeving op de inschrijving van de voertuigen ernstige beperkingen voor de aangeklaagde praktijken kunnen worden uitgewerkt.

Met de FOD Financiën zal worden onderzocht hoe de regelgeving op het gebruik van rode diesel kan verijnd worden, zodat misbruiken op dat vlak kunnen worden vermeden.

05.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik heb nog een bijkomende vraag. U zegt dat u zult bekijken hoe de regels aangepast moeten worden. Denkt u dan aan een versoepeling van een aantal regels? De regels zijn natuurlijk heel streng. Zult u het nog strenger maken?

05.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: U bedoelt voor de landbouwvoertuigen?

05.05 Hilde Vautmans (Open Vld): Neen, voor de andere voertuigen.

05.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Neen, ik denk dat wij de landbouwvoertuigen naar de normering van de gewone voertuigen moeten brengen, want de deloyale concurrentie komt vanuit die hoek.

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

06 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les plaques de vitesse '60' à l'arrière des poids lourds d'une MMA de plus de 7,5 t" (n° 18183)

06 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 60-platen aan de achterzijde van de vrachtwagens met een MTM van meer dan 7,5 t" (nr. 18183)

06.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, le Code de la route prévoit que les véhicules d'une masse maximale autorisée (MMA) de plus de 7,5 tonnes doivent être équipés d'une plaque de vitesse '60', placée à l'arrière. Cette signalisation signifie que ces véhicules ne peuvent pas dépasser 60 km/h sur les routes ordinaires.

Pourquoi est-il obligatoire de signaler cette règle par une plaque de vitesse sur le véhicule? Les instructeurs des auto-écoles que nous avons interrogés n'ont pas pu nous répondre. Cette obligation est-elle encore réellement utile, vu que la norme de 60 km/h n'est même plus appliquée nulle part, les vitesses autorisées étant de 50 km/h, 70 km/h et 90 km/h? Ne devrait-elle pas être supprimée à l'occasion de la prochaine réforme du Code de la route?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Lavaux, la règle qui impose l'usage d'une plaque de vitesse indiquant 60 km/h sur les véhicules, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes, date d'avant 1961 et est donc antérieure à l'entrée en vigueur du Code de la route actuel.

Ce système a pour objectif de faciliter le contrôle des catégories de véhicules pour lesquels une limitation de vitesse spécifique s'impose. Cette plaque permet de différencier les petits camions dont la MMA est inférieure à 7,5 tonnes et les gros camions dont la MMA est supérieure à 7,5 tonnes, et ainsi de connaître la vitesse maximale qui doit être respectée par ces véhicules. Cette règle est également utilisée dans les autres pays, par exemple en France; c'est la raison pour laquelle aucune modification n'y a été apportée.

06.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre explication. Cependant, je ne suis pas certain que cette plaque fixée à l'arrière du véhicule soit d'une quelconque utilité. Cela relève apparemment d'un usage.

Nous avons interrogé beaucoup de monde à ce sujet, dont des policiers, et personne n'a su nous répondre. Il conviendrait peut-être d'informer à nouveau les gens sur la signification de cette plaque et de rappeler son utilité éventuelle.

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

Le **président**: La question n° 18197 de M. Logghe est transformée en question écrite.

07 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het waarschuwen voor alcoholcontroles per sms" (nr. 18255)**

07 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la signalisation des contrôles d'alcoolémie par sms" (n° 18255)**

07.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, dit is eigenlijk een vervolgvraag op een vraag van 16 april 2008 met betrekking tot het waarschuwen van alcoholcontroles per sms. Destijds ging het nog louter over sms'en. Ondertussen heeft de actualiteit deze techniek alweer ingehaald en zijn er ook steeds meer andere instrumenten op de markt die bestuurders waarschuwen voor alcoholcontroles. Ik denk bijvoorbeeld aan toepassingen via iPhone of andere smartphones waarbij chauffeurs zich kunnen abonneren op het zogenaamde PoliceSpotter. Zij krijgen dan op een kaart te zien waar er in de buurt snelheids- of alcoholcontroles zijn.

Dergelijke praktijken zijn volgens ons nefast voor de verkeersveiligheid. De BOB-campagne is net voorbij. Er werd op zeer intensieve manier controles georganiseerd. Ik denk dat dit zeer belangrijk is. Informatie verschaffen over waar er precies alcoholcontroles gebeuren, is nog iets anders dan algemeen aankondigen dat er alcoholcontroles zullen gebeuren in een bepaalde regio. Dergelijke boodschappen kunnen het subjectieve controlegevoel verhogen. In die zin zou dat aan te moedigen zijn, maar precieze locaties aanduiden waar er alcoholcontroles plaatsvinden, lijkt ons een brug te ver. Ik denk dat er een fundamenteel verschil is met snelheidscontroles. Als snelheidscontroles worden gecommuniceerd, geeft dat aanleiding tot het vertragen door de bestuurders en dus tot gewenst gedrag. Als men de specifieke locaties van alcoholcontroles aanduidt, geeft dit aanleiding tot omwegen en dus tot extra kilometers voor chauffeurs die te diep in het glas hebben gekeken wat tot extra risico's op onze wegen leidt.

Op 16 april antwoordde u dat het informeren van de automobilist over alcoholcontroles per sms volgens de huidige wetgeving strikt genomen niet strafbaar is. U stelde echter wel dat dergelijke praktijken moreel te veroordelen zijn. U kondigde toen aan dat u advies zou inwinnen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Een kanttekening bij heel het verhaal is dat er onlangs nog berichten waren dat sommige bestuurders wel worden gestraft voor het verwittigen van tegenliggers voor bepaalde controles door met hun koplampen te flashen. Als het ene naast het andere wordt gelegd, lijkt dit toch een beetje in tegenstrijd met elkaar.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook een aantal vragen. Hoe ver is de federale commissie gevorderd met haar onderzoek? Zijn er al bepaalde conclusies of aanbevelingen? Zo neen, wanneer mogen deze worden verwacht? Zo ja, wat houden zij precies in en welke eventuele wetswijzigingen of andere initiatieven overweegt u te nemen om dergelijke meldingen van controles te verhinderen?

07.02 **Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, ingevolge uw vraag van 16 april 2008 heb ik de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid gevraagd haar standpunt over het doorgeven van niet door de politie aangekondigde alcoholcontroles te kennen.

De Federale Commissie is van oordeel dat, ten eerste, het gedeeltelijk doorgeven van controles een goede strategie is om de subjectieve pakkans te verhogen. Via diverse kanalen – internet, radio en andere media – kondigt de politie trouwens zelf een derde van de snelheidscontroles, meestal over een vrij grote afstand, aan. Een dergelijke aankondiging gebeurt ook voor de alcoholcontroles.

Ten tweede, de Commissie betreurt de initiatieven die bedoeld zijn om de weggebruikers de kans te geven de alcoholcontroles te ontlopen. De Commissie stelt echter eveneens dat een wettelijke bepaling om dergelijke initiatieven te verbieden, nooit juridisch sluitend zal zijn, gelet op de interpretatie die aan het initiatief zou worden gegeven als preventiemaatregel om niet te drinken. Bovendien riskeren wij daardoor dergelijke initiatieven nog meer onder de aandacht te brengen en de initiatiefnemers daardoor gratis reclame te bezorgen.

In het vrt-programma "Ter Zake" van eind 2009 werd op afdoende wijze aangetoond dat een dergelijk initiatief absoluut niet zijn belofte kon waarmaken en misleidend is voor de consument, aangezien hij veel moet betalen en in feite weinig terugkrijgt.

Bijgevolg beseffen de meeste automobilisten maar al te goed dat het hier om een ongeloofwaardig en misleidend initiatief gaat dat hen veel te veel geld kost.

Mijnheer Van den Bergh, daarmee besluit ik mijn antwoord op uw vraag.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrijp, acht u het, na advies van de federale commissie, niet nodig om verdere initiatieven daaromtrent te nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholcontroles" (nr. 18332)

08 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles d'acoolémie" (n° 18332)

08.01 Ine Somers (Open Vld): Geachte staatssecretaris, we hebben in talrijke krantenartikels kunnen lezen dat de gerichte alcoholcontroles tijdens de eindejaarsperiode afgeschaft zouden worden en dat er zou overgaan worden tot een systeem van systematische controle, eigenlijk volledig samengaan met alle andere controles die er momenteel al zijn op de weg.

Ik heb daaromtrent enkele vragen. Denkt u niet dat in de eerste periode de subjectieve indruk zal ontstaan dat er tijdens de eindejaarsperiode een verlaagde pakkans bestaat, aangezien de controles meer gespreid zullen worden over het jaar? Wanneer zal er overgegaan worden tot de systematische alcoholcontroles? Is daarvoor in de nodige budgetten voorzien?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw Somers, de Bob-campagne, met de registratie van de controles in het kader van de campagne, is 11 januari jongstleden beëindigd.

Het feit dat de campagne stopt, betekent niet dat ook de alcoholcontroles door de lokale en federale politie stoppen. Bij de politiediensten wordt het hele jaar door aandacht besteed aan het rijden onder invloed van alcohol, ook al is dat niet altijd even zichtbaar als tijdens de Bob-campagne.

Precies om het signaal te geven dat de alcoholcontroles niet ophouden met het einde van de Bob-campagne, heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid een affiche verspreid waarmee de noodzaak aan een Bob campagne en aan het rijden met een Bob ook buiten de eindejaarscampagne onder de aandacht wordt gebracht.

De alcoholcontroles maken deel uit van de jaarplanning van de politiediensten. De nodige budgettaire middelen maken deel uit van die planning en zijn dus ingeschreven, wat er in de praktijk op zal neerkomen dat bij de routinecontroles tegelijkertijd ook een ademtest zal worden uitgevoerd.

08.03 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor het antwoord op mijn vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidsoverlast in de Noordrand van Zaventem" (nr. 18333)

- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toekomstige vluchtroutes" (nr. 18488)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidsoverlast ten gevolge van het overvliegen van de Brusselse ooststrand en van Waals-Brabant" (nr. 18680)

- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het routegebruik vanuit de luchthaven van Zaventem" (nr. 18682)

09 Questions jointes de

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances sonores dans la périphérie nord de Zaventem" (n° 18333)
- Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les futurs itinéraires de vol" (n° 18488)
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances sonores dues au survol de la périphérie est de Bruxelles et du Brabant wallon" (n° 18680)
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de l'espace aérien autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 18682)

09.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, hier en daar leest men opmerkingen over het huidige spreidingsplan. Enerzijds is er de kritiek van actiescomités. Anderzijds hoort men tegenstrijdige berichtgeving van Belgocontrol zelf die beweert dat er geen problemen zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen over de geluidsoverlast in Zaventem. Wat is de huidige toestand? Hebt u daar een evaluatie van? Wordt het huidige spreidingsplan volgens u voldoende gerespecteerd? Dringen zich op basis van allerhande gegevens aanpassingen aan het spreidingsplan op?

09.02 Bart Laeremans (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 11 januari verklaarde u in de Kamer dat u aan een nota werkt die een zo objectief mogelijke verdeling van de geluidsoverlast rond de luchthaven nastreeft, waarbij het nimbysyndroom zou worden tegengegaan. Dat waren uw woorden.

Wanneer u zoiets zegt, kan ik dat alleen maar beamen. Het is inderdaad de bedoeling om het nimbyeffect tegen te gaan en een billijke spreiding in te voeren, hetzij artificieel, hetzij via de natuurlijke weg, tegen de wind in. Er zijn verschillende mogelijkheden, maar een billijke spreiding is de enige redelijke oplossing.

U hebt toen gezegd dat u discrete contacten zou leggen en nog geen documenten ter beschikking zou stellen.

Een beetje later echter, de vrijdag nadien, stond heel uitvoerig in de krant wat dan wel in die nota zou staan. Daar werd tegengesproken dat er een billijke spreiding zou zijn en dat dit tegen het nimbysyndroom in zou gebeuren. Het nimbysyndroom zou in tegendeel nog worden versterkt.

Er zou een bijna-akkoord binnen de regering over een nota van u zijn. Daarin zou een belangrijke bijkomende verschuiving optreden van routes boven Brussel naar de Ringroute, die toch al zwaar overbelast is.

Bovendien zou het principe worden ingevoerd dat zoveel mogelijk boven minder bevolkte gebieden zou worden gevlogen. In de praktijk betekent dat nog minder boven Brussel, wat zeer onrechtvaardig zou zijn.

Het artikel ontlokte stevig protest bij niemand minder dan mevrouw Lieten, die zei dat zij hierover niet was gecontacteerd noch geconsulteerd.

Dit artikel verraste mij eigenlijk niet, mijnheer de staatssecretaris, omdat in het dossier de Franstaligen altijd opnieuw aan het langste einde trekken, ook sinds uw aantreden, terwijl de situatie zeer schrijnend is. U kent het dossier. U weet dat Brussel overbeschermd en bevoordeeld wordt tegenover de Noordrand. Het onevenwicht zou dus nog verder worden versterkt.

Daarenboven geeft u alweer een stevig cadeau aan de Brusselaars, als dit allemaal blijkt waar te zijn, door de Chabertroute af te schaffen zonder dat er daar iets tegenover staat.

Met wie werd er uiteindelijk onderhandeld over die nota? Hoeveel contacten waren er met de Brusselse instanties? Hoeveel waren er met de Vlaamse? Is het juist dat er eigenlijk nog helemaal geen zijn geweest met de Vlaamse verantwoordelijken?

Is het juist dat bevolkingsdichtheid een criterium zou vormen voor het routegebruik? Zo ja, kunt u dat nader toelichten?

Is het juist dat de Chabertroute zou worden afgeschaft? In welke mate zou dit een bijkomende verschuiving teweegbrengen van Brussel naar de rand?

In welke mate zal in dit verhaal nog rekening gehouden worden met de principes om tegen de wind in te vliegen en zoveel mogelijk in de richting van de bestemming?

Welke beslissingen worden er voorzien inzake windnormen?

Wanneer worden de parlementsleden in kennis gesteld van de betrokken studies? Het gaat immers toch niet op dat de media ermee kunnen uitpakken, maar dat de parlementsleden achter het net vissen. Ik hoop dat u ons dan zo snel mogelijk alle documenten bezorgt.

Wanneer wordt er een beslissing verwacht binnen de federale regering?

Zal de nota samen worden uitgebracht met een wetsontwerp? Ook dat staat in dat artikel. Wat zijn de krachtlijnen van dit ontwerp?

Graag had ik meer duidelijkheid gekregen.

09.03 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook de antwoorden op de vragen van vorige week of twee weken geleden gelezen. U zei daarin effectief dat u aan het onderhandelen bent en dat u een aantal principes vooruitschuift, maar dat er nog met de nodige discretie wordt onderhandeld.

Ik keek nadien dan ook *La Libre Belgique* in. Daarin stond een heel groot artikel waarin melding wordt gemaakt van die nota aan de regering, waarin er een aantal beslissingen genomen is of zou worden genomen met betrekking tot onder andere de toekomstige vluchtroutes. Er zou ook een wettelijk kader voorliggen of voorgelegd worden.

Ik had wel de indruk dat de krant heel goed op de hoogte was. Zij maakten heel concreet en vrij gedetailleerd melding van een aantal pistes. Dan denk ik dat zij toch wel wat voor zich moeten hebben. Daarin staat onder andere het principe van de meestbevolkte regio, wat dan effectief voordelig is voor Brussel. Er is het vervangen of afschaffen van de Chabertroute, met 500 vluchten op jaarbasis, wat ook weer niet zoveel is, door de kanaalroute, maar dan is er ook sprake van de ringroute. Dat zijn twee verschillende routes. Dat heeft toch ook zijn belang. Er is de splitsing van de route naar Huldenberg en een gelijkschakeling van de windnormen voor alle banen.

Mijnheer de staatssecretaris, u hebt gereageerd en gezegd dat dit een heel tendentieuze artikel is en dat u ontkent wat er allemaal in staat. Dat neemt echter niet weg dat wij toch nog steeds graag vragen wat dan wel de principes zijn.

Het gaat deels om herhaling van de vragen die ook hier voorliggen. Dit gebeurt altijd vanuit het principe dat we het, ten eerste, wel belangrijk vinden dat er luchthavenactiviteit is, zeker ook voor de werknemers, maar dat, ten tweede, de hinder van onder andere het vliegtuiglawaai ook op een eerlijke manier moet worden gespreid, zowel over Vlaanderen en Brussel als alles wat daar rond ligt. Ten derde moeten ook de principes van veiligheid maximaal gegarandeerd worden.

U hebt gesteld dat vliegen tegen de windrichting in het meest veilige principe is dat dan ook moet worden gehanteerd. Ik veronderstel dat dit ook deel uitmaakt van de nota. Vandaar trouwens dat die studie van de windnormen er was. Het rechtdoor vliegen naar de bestemming, waarbij men dus eigenlijk onnodige omwegen vermijdt en men niet richting noord vertrekt om richting zuid te vliegen, is ook een belangrijk principe. Verder moeten dezelfde windnormen gelden voor alle banen en moeten de routes ook maximaal uitgewaaierd worden. Verder las ik in het artikel in *La Libre Belgique* de keuze voor de minst bevolkte gebieden.

In welke mate spelen die als uitgangspunten voor de fameuze nota? In welke volgorde hanteert u die? Zijn er eventueel nog andere principes die u mee als uitgangspunten hanteert? Wat is de conclusie van de studie over de windsterkte? Kloppen de geruchten daarover? Worden er gelijke regels gehanteerd voor de nacht, het weekend en overdag voor alle banen?

Concreet, klopt het bericht dat de Chabertroute zou vervangen worden door de kanaalroute of de ringroute? Dat zou toch een bijkomende belasting betekenen voor de noordrand, als men daar effectief de Ringroute

van zou maken. Wat is de reden daarvoor? Ik kan begrijpen dat u probeert om vooraf overleg te plegen maar is daar een timing aan verbonden? Wanneer zullen de principes die u naar voor haalt als concrete vliegroutes uitgewerkt worden? Op welke manier zal dat gebeuren? Wanneer zal dat aan de regering worden voorgelegd? Wanneer kunnen wij daar verder kennis van nemen?

09.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw, mijne heren, na de publicatie van het artikel in *La Libre Belgique* heb ik via een perscommuniqué uitdrukkelijk vermeld dat ik mij distantieerde van de genoemde informatie. Elke verwijzing naar dat artikel contesteer ik dus in de huidige stand van zaken.

Het dossier werd in de regering nog niet werd besproken. Wel is een groep van experts belast met de taak om aan de regering oplossingen voor te stellen met verbeterde routes, maar die groep heeft nog altijd geen akkoord bereikt over een tekst. Alle speculaties omtrent de mogelijke inhoud van mijn voorstellen, in welke richting die speculaties ook mogen gaan, zijn a priori onterecht, aangezien geen enkele conclusie definitief werd voorgelegd.

Ik herinner eraan dat reeds in december 2008 de regering een akkoord heeft gesloten over een eerste belangrijk deel. Voor het tweede, naar ik hoop laatste, deel werd weliswaar een degelijke aanpak gevonden om tot een akkoord te komen waarin alle partijen zich zouden moeten kunnen vinden, maar u zult begrijpen – ik hoop dat jullie daar echt begrip voor opbrengen – dat, om de aan de gang zijnde besprekingen op dit ogenblik niet in gevaar te brengen, het vandaag nog te vroeg is om daarover in het lang en in het breed uit te weiden. Ik kom daar later, op het gepaste ogenblik, zeker op terug.

Na jaren van politiek en juridisch getouwtrek over de problematiek bij de regenboogregering en de paarse regeringen, moet nu alles in het werk worden gesteld om een evenwichtige, stabiele en duurzame oplossing te bereiken voor de luchthaven Brussel-Nationaal Zaventem.

Het is dus niet uitzonderlijk dat het gelijkstemmen van de violen van de antagonisten enige tijd vergt.

Bij het lezen van de vier vragen die de Nederlandstaligen en de heer Dallemagne hier hebben gesteld, kan ik enkel opmerken dat zij een perfecte illustratie zijn van de moeilijkheden die ik ondervind om een evenwichtige oplossing te vinden en uit te werken. Het is immers een feit dat iedereen meent al te veel vliegtuigen boven zijn of haar hoofd te krijgen.

Om een dergelijke, Gordiaanse knoop te ontwarren, moet ik nog de technische contraintes en de veiligheidsnormen toevoegen. Immers, de eerste opdracht en ons eerste aandachtspunt in het dossier is en blijft de veiligheid van het luchtvaartvervoer.

Specifiek kan ik bijkomend vermelden dat het – de heer Laeremans heeft er onder meer naar verwezen –, zoals ik ook in mijn beleidsnota heb aangekondigd, de bedoeling is om een kader voor de procedures voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal in een wet vast te leggen. Het bedoelde kader zal met name een gedetailleerde impactanalyse over de veiligheid, de geluidshinder en de luchthavencapaciteit bevatten.

Geloof mij echter: zo kort bij de door mij verhoopte eindoplossing, is het voorbarig om nu reeds de kat de bel aan te binden.

09.05 **Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord en begrijp zeker dat het in het kader van de huidige, aan de gang zijnde gesprekken niet mogelijk is om nu al nadere informatie te verschaffen. Ik hoop evenwel dat de parlementsleden grondig zullen worden geïnformeerd, op het moment dat de tijd er rijp voor is. Wij zullen immers heel veel vragen van vele omwonenden over de kwestie krijgen.

Ik ben uiteraard erg tevreden en ik vind het niet meer dan normaal dat de veiligheidsnormen in voornoemd kader de hoogste prioriteit krijgen.

09.06 **Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, inhoudelijk zijn wij niet veel wijzer geworden. Uw antwoord van veertien dagen geleden bevatte meer onderliggende principes dan uw antwoord nu. Daarvoor wil ik zeker begrip opbrengen.

U weet, mijnheer de staatssecretaris, dat wij erop rekenen dat u effectief vertrekt vanuit de veiligheid. U moet er echter ook voor zorgen dat iedereen op een gelijke manier wordt behandeld. Dat is een zorg die wij delen.

Ik hoop dat er in uw akkoord een duidelijk en aantoonbaar evenwicht zal zijn.

09.07 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Bedoelt u dezelfde criteria?

09.08 **Sonja Becq** (CD&V): De wind waait voor de ene al eens meer dan voor de andere; dat is zo. Als men echter naar het noorden moet vliegen om in het zuiden uit te komen, en als dat alleen 's nachts moet maar niet overdag, of omgekeerd, dan worden de criteria niet altijd op dezelfde manier behandeld. Dat is een heel belangrijk principe.

09.09 **Bart Laeremans** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik neem er akte van dat u zegt dat het artikel onjuist is. Het artikel is wel met heel veel vel over de buik geschreven: zeer concreet, assertief en affirmatief.

U zegt dat het verkeerd is om vlak voor de deadline de kat de bel aan te binden.

U bent bijna klaar met het hele verhaal. Dat wordt in dit artikel naar voren gebracht. 99 % van het akkoord is rond. Ik ben geneigd om voor een stuk te geloven wat hierin staat. Dat het allemaal uit de duim zou gezogen zijn, daar heb ik mijn twijfels bij. Ik ben heel sceptisch als ik uw antwoord hoor.

U zegt dat er heel wat groepen tegenover elkaar staan en dat wij de gulden middenweg moeten zoeken.

In Brussel zijn er heel wat clubjes die zich als een grote, machtige groep opwerpen, terwijl het soms maar enkele mensen zijn die nauwelijks wat vertegenwoordigen.

Typisch aan hun nimbyverhaal is dat zij alles op de Noordrand willen zien afschuiven en dat zij daar alles geconcentreerd willen zien. Herinner u minister Durant, die alles daar heel bewust wou concentreren, terwijl de enigen die van bij het begin een houding aangenomen hebben die strookt met het algemeen belang, precies die mensen van het actiecomité Noordrand waren. Voor hen moesten de nachtvluchten niet te worden afgeschaft, maar wel billijk verspreid, zodat ieder zijn deel krijgt. Ik vond dat van bij het begin de meest logische houding. Daarom heb ik mij er grosso modo, met de nodige nuances, wel in kunnen terugvinden. Zoeken naar een oplossing waarbij iedereen een deel van de hinder draagt is nog altijd het meest rechtvaardige, meen ik.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag met wie u ondertussen gesproken hebt en met wie niet. Nochtans was mevrouw Lieten zeer formeel. U hebt wel een werkgroep met deskundigen, zegt u? Ik wil eigenlijk wel eens weten wie daarin zetelt. Ik neem aan dat het gaat om mensen die Brussel vertegenwoordigen of op een of andere manier met het Brussels Gewest een link hebben. In elk geval gaat het niet om mensen die een link hebben met de Vlaamse overheid. Ik hoop dat u dit snel bijstuurt, anders gaat u die terechte kritiek vanwege de Vlaamse overheid blijven krijgen. Dat maakt uw situatie toch wat penibel, want als Vlaams politicus merkt u dat Vlaanderen niet wordt geraadpleegd en dat u op de snaren van de Brusselse viool tokkelt.

Tegen beter weten in, mijnheer de staatssecretaris, hoop ik nog altijd dat waar u mee naar buiten zult komen wel evenwichtig en billijk zal zijn. Ik hou echter mijn hart vast. Ik vind het andermaal jammer dat de studies die gemaakt zijn — en die objectief zijn — ons al niet worden meegedeeld. Dan konden wij ons toch beter voorbereiden op het debat dat onvermijdelijk gaat komen.

Kortom, ik ben met dit antwoord andermaal niet tevreden.

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

10 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18334)

10 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Zaventem" (n° 18334)

10.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, zoals u weet is een persoon er recentelijk in geslaagd om tot twee keer toe op de tarmac van de luchthaven te komen. Volgens veiligheidsexpert De Ruyver is er een probleem met de beveiliging en zijn dus extra inspanningen nodig.

Daarom heb ik de volgende vragen aan u, mijnheer de staatssecretaris.

Erkent u dat er een veiligheidsprobleem is? Is er effectief een veiligheidsprobleem en zullen extra inspanningen noodzakelijk zijn? Zijn er in verband met de veiligheid en mogelijke extra inspanningen Europese initiatieven te verwachten?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, ik moet mij eigenlijk tegenover mevrouw Somers verontschuldigen, omdat de vragen die zij heeft gesteld, zeer uitvoerig aan bod zijn gekomen in onze vorige commissievergadering. Ik verwijs naar het verslag CRIV 52/COM 740, op de bladzijden 36 tot 40. Ik heb daar geantwoord op de samengevoegde vragen van de heer Baeselen, die het in zijn vraag nr. 17986 had over de strengere veiligheidsmaatregelen op Brussels Airport, van de heer Peter Logghe die het in vraag nr. 17992 over de bodyscans op de Belgische luchthaven had en van de heer Defreyne, die het in vraag nr. 18092 over de veiligheid van de nationale luchthaven had. Ook de heer Laeremans heeft mij toen ondervraagd over de invoering van de bodyscans op de luchthaven. Dat was zijn vraag nr. 18139. Ook de heer Mortelmans ondervroeg mij in vraag nr. 18187 over de veiligheid in de luchthaven van Zaventem. Op die vier bladzijden heb ik die inlichtingen uitgebreid gegeven, mevrouw Somers. Mag ik u daarnaar verwijzen?

10.03 Ine Somers (Open Vld): Ik zal er toen niet geweest zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het taalgebruik bij de veiligheidsinstructies op een vliegtuig" (nr. 18542)

11 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'emploi des langues lors de la diffusion des consignes de sécurité dans les avions" (n° 18542)

11.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is een louter informatieve vraag over het taalgebruik bij veiligheidsinstructies op een vliegtuig.

Wie vanuit het buitenland met een buitenlandse vliegtuigmaatschappij op Zaventem vliegt of wie van Zaventem vertrekt met een buitenlandse vliegtuigmaatschappij, krijgt tijdens de startprocedure in het vliegtuig verplicht de veiligheidsinstructies uitgelegd. Een aantal buitenlandse vliegtuigmaatschappijen doet dit vaak niet in het Nederlands: Nederlands is een taal die men zelden hoort. Ook laat het Frans soms heel erg te wensen over.

Zijn er nationale en/of internationale regels met betrekking tot het vliegverkeer die het taalgebruik van de veiligheidsinstructies vastleggen?

Gezien vliegreizen toch een economisch product zijn, kunnen de veiligheidsinstructies op een vliegtuig niet worden aangezien als de veiligheidsvoorschriften bij bijvoorbeeld een handleiding van een economisch product? Is aldus de verplichting van het gebruik van de streektaal bij vertrek en aankomst hier dan niet van toepassing?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, ik vrees dat ik voor bepaalde verwijzingen een beetje technisch zal zijn. Het zal in het verslag komen, maar u kunt het noteren.

De internationale reglementering in deze materie is gestoeld op bijlage 6 - volledigheidshalve verwijs ik naar Band II, Hoofdstuk 4, punt 4.2 – van het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerlijke luchtvaart en de verordening nummer 3922 van het jaar 1991 van de Europese Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. Dat maakt deel uit van bijlage 3 subdeel A, OPS 1.285 van die verordening.

Wat nu de Belgische reglementering betreft, vindt men bepalingen over de informatie die aan de passagiers moet worden gegeven terug in het ministerieel besluit van 13 februari 1970 houdende reglement waarbij de

technische maatregelen worden vastgelegd die moeten worden genomen voor de exploitatie van de vliegtuigen in het handelsluchtvervoer met een hoogst toegelaten massa van 5 700 kilo en meer. Dat is punt 3.6 van het reglement.

Dat is eigenlijk het regelgevende kader dat bepaalt op welke wijze passagiers over de veiligheidsinstructies moeten worden ingelicht. De exploitant moet ervoor zorgen dat de passagiers zijn mondelinge voorlichting over de veiligheidsaangelegenheden krijgen. Bovendien wordt aan de passagiers een kaart met veiligheidsaanwijzingen verstrekt waarop de werking van de nooduitrusting en de nooduitgangen, waarvan de passagiers gebruik zouden moeten kunnen maken, duidelijk uitgebeeld staat.

Ik moet u zeggen, mijnheer De Groote, dat er geen regels bestaan over het precieze taalgebruik van de veiligheidsinstructies. Praktisch gezien wordt de voorlichting mondeling met gebaren gegeven en aan de hand van een kaart met pictogrammen zodat de veiligheid van alle passagiers, ongeacht hun moedertaal, maximaal wordt verzekerd.

U zult begrijpen, mijnheer De Groote, dat ik mij in mijn antwoord enkel kan uitspreken over de toepassing van de luchtvaartreglementering en niet over de kwalificatie van de veiligheidsinstructies als een handleiding van een economisch product waarvoor ik u naar mijn collega, de minister van Economie, moet doorverwijzen.

Tot daar, voorzitter, het antwoord op deze vraag van de heer De Groote.

11.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, u zult er waarschijnlijk wel geen bezwaar tegen hebben of het mij niet kwalijk nemen als ik zeg dat ik de wetgeving en de gedetailleerde reglementering, die u aanhaalt, uiteraard niet uit het hoofd ken. Sommige zaken dateren zelfs van 1944. Mag ik erop wijzen dat ik toen nog niet geboren was? Maar u begrijpt dit uiteraard.

Als dit allemaal zo belangrijk is voor de veiligheid dan moet men ook zorgen dat de mensen het kunnen begrijpen. U verwijst, terecht, naar de mondelinge uitleg. Er wordt voldoende met pictogrammen en gebaren gewerkt. Mijn vraag is eigenlijk waarom dit niet in de streektaal gebeurt. Wij als Nederlandstaligen moeten de gebaren begrijpen. Ik zou ook de vraag kunnen stellen of een Engels- of een Franstalige die gebaren dan niet kan begrijpen. U begrijpt waarschijnlijk wel waar ik naar toe wil.

Ik begrijp ook dat u daaraan heel weinig kunt veranderen. Ik heb ook begrepen dat u mij doorverwijst naar uw collega van Economie. Ik zal hem deze vraag ook eens voorleggen.

11.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik weet dat de gebarentaal in België Nederlands- en Franstalig is. Die is sowieso tweetalig.

11.05 Patrick De Groote (N-VA): Men kan het in België misschien in het Chinees doen en de gebaren houden voor de Vlamingen en de Franstaligen. Zij zullen dit ook wel begrijpen. Het omgekeerde geldt echter ook.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Hans Bonte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele beslissing om extra afhandelaars toe te laten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18556)

- mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot het tarmac op Zaventem" (nr. 18639)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geruchten om een bijkomende afhandelaar toe te laten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 18669)

12 Questions jointes de

- M. Hans Bonte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la décision éventuelle d'autoriser de nouvelles sociétés de manutention de bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 18556)

- Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès au tarmac

de Zaventem" (n° 18639)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les rumeurs relatives à l'autorisation d'une nouvelle société de manutention de bagages à l'aéroport de Zaventem" (n° 18669)

De **voorzitter**: Aanvankelijk was er bij deze samengevoegde vragen ook een vraag van de heer Bonte, maar hij kon vandaag niet aanwezig zijn.

12.01 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag over de plannen om het duopolie op Zaventem te doorbreken en naast Aviapartner en Flightcare een derde speler toe te laten.

Volgens diverse artikels zou hierdoor onder meer kunnen worden voorzien in een systeem van minimale dienstverlening bij stakingen.

De plannen om het duopolie te doorbreken, zouden zijn gebaseerd op een studie die het duopolie heel duidelijk in kaart brengt. In die studie wordt beweerd dat daaraan nogal wat nadelen verbonden zijn. Op basis van deze studie wordt de deur opengezet voor de intrede van een derde afhandelaar.

Mijnheer de staatssecretaris, erkent u dat er plannen in deze richting bestaan? Kunt u bevestigen dat men in het rapport besluit een derde speler toe te laten om zo een minimale dienstverlening te kunnen waarborgen? Heeft men het in het rapport nog over andere voordelen voor de consument en de reiziger die een derde speler tot gevolg zou hebben? Zijn er reeds gesprekken met de bonden over deze plannen geweest? Houdt het rapport rekening met andere aspecten zoals het aantal jobs in de sector?

12.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een deel van de vragen van de heer Bonte overgenomen omdat hij vandaag niet aanwezig kon zijn, maar de schriftelijke vragen gingen ongeveer in dezelfde richting.

Het onderwerp interesseert ons ook, maar onze invalshoek wijkt af van die van mevrouw Somers. Wij zijn er immers niet van overtuigd dat het afschaffen van het duopolie een goede zaak zal zijn.

In 2009 was er een vermindering van het volume op de luchthaven. Dan vraag ik mij af welke meerwaarde een derde afhandelaar op de luchthaven zou hebben.

Ongeveer 70 % van de kosten die deze afhandelaars hebben zijn personeelskosten. Als men de concurrentie gaat openstellen naar een derde afhandelaar, dan staat het in de sterren geschreven dat de concurrentie zal gevoerd worden op de kap van de gewone werknemers. Dat is onaanvaardbaar, zeker als de gewone werkmans daarvan het slachtoffer kan worden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb u deze vragen gesteld omdat wij ook weet hebben van de studie van professor Van de Voorde, die veeleer positief is. Anderzijds ben ik nog eens — voornamelijk mijn medewerker, ere wie ere toekomt — gaan grasduinen in een voorgaand antwoord van de huidige premier Letermé, inzake die bijkomende afhandelaar. De toenmalige minister Letermé verklaarde toen ook geen voorstander te zijn van een derde afhandelaar omdat hij vreesde dat de concurrentie vooral effect zou hebben op de loon- en arbeidsvoorwaarden en op het investeringsritme omdat men minder snel materieel zou gaan vernieuwen. Derhalve stelde hij dat het beter zou zijn om de vraag van een aantal luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartexploitanten in de kast te laten liggen.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de visie van de regering omtrent dit dossier? Kunnen wij over die studie beschikken? Is de regering zich bewust van de gevolgen die een bijkomende afhandelaar zal hebben op de loon- en arbeidsvoorwaarden? Wat is de impact op de veiligheid, zowel intern voor de werknemers als extern door onder meer bijkomende firma's en problemen met de controle?

12.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Somers, mijnheer Geerts, ik kan bevestigen dat ik de Universiteit Antwerpen gevraagd heb om het probleem van de groundhandling grondig te onderzoeken en om de situatie te evalueren met het oog op de geplande vernieuwing van de concessies die in de loop van volgend jaar moet plaatsvinden.

U verwijst naar een antwoord van de heer Letermé. Ik vermoed dat het dateert van voor de staking van

2008. Ik ben er bijna zeker van. Dat is een niet onbelangrijk element. Ik moet u bijtreden, mevrouw Somers. In de macro-economische studie van de universiteit heeft men inderdaad vastgesteld dat er een duopolie aan het spelen is in de luchthaven van Zaventem.

Een van de conclusies – ik zal niet alle conclusies op tafel leggen – van de studie is dat er geen enkele reden is om, vanuit strikt industrie-economisch oogpunt, het aantal derdenafhandelaars tot twee te beperken. Wat zijn de oogmerken? Bij de beslissing over onder meer het al dan niet verhogen van het aantal afhandelingbedrijven op Brussels Airport zal ik mij in de eerste plaats laten leiden door een streven naar een verhoogde prijs/kwaliteitverhouding, in het belang van de gebruikers. Een zaak wordt nogal eens gemakkelijk vergeten: het zijn de gebruikers die betalen voor de dienstverlening die op de luchthaven gepresteerd wordt. Ik zal anderzijds ook – ik kom daarmee tot de opmerkingen van de heer Geerts – met de sociale partners besprekingen voeren en gesprekken hebben over de gevolgen van de keuze die gemaakt moet worden, in welke richting die ook zou gaan.

Ik wil niet anticiperen of het er twee of meer zullen zijn. Dat is op dit ogenblik nog geen element. In elk geval, wat ook de keuze wordt, ik zal met de sociale partners spreken. Het zal u niet onbekend zijn dat op grond van de studie er reeds een reactie van de syndicaten is geweest. U weet dat.

Ik kan u wel zeggen dat uit de vergelijking met andere luchthavens blijkt dat het aantal afhandelaars uiteindelijk geen rechtstreekse impact heeft op de veiligheid van de luchthaven voor de werknemers en voor de gebruikers. De veiligheid is vooral een zaak van de vorming van het personeel en van de toestand van het materieel. In verband met de vorming van het personeel en de kwaliteit van het materieel en de eisen die ter zake zullen opgelegd worden, kan ik u zeggen dat in het bestek van de selectieprocedure daarnaar zal worden verwezen en dat er ook een officiële goedkeuring zal worden gevraagd.

Ik kan op dit ogenblik echter echt nog niet zeggen in welke richting de uiteindelijke keuze zal gaan. Dat moet duidelijk zijn. Dat is op dit ogenblik voorbarig. Ik ben helemaal niet gelukkig met het duopolie. Hetgeen voor mij echter van belang is, is in de eerste plaats de kwaliteit de dienstverlening, de prijs-kwaliteitverhouding. Dat er daaraan sociale gevolgen vastzitten, is een aangelegenheid die voor mij zeer duidelijk is en die ik met de vakorganisaties in elk geval zal bespreken. Dit zal echter in de eerste plaats gebeuren in het licht van het belang van de gebruikers van de luchthaven. Een herhaling van 2008 is iets dat wij moeten vermijden als kiespijn.

12.04 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat er enorm veel belang gehecht zal worden aan de verhouding tussen prijs en kwaliteit, en daarnaast ook met het feit dat u de mogelijke veranderingen – zoals u zelfs zegt, zijn het allemaal nog geen definitieve beslissingen daaromtrent – grondig zult bespreken met alle sociale partners. Er wordt dus veel belang gehecht aan de gebruikers die voor de dienstverlening betalen. Daarvoor dank ik u.

12.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat u op basis van de ervaring met de staking van 2008 geen voorstander bent van het behoud van de duopolie omdat de reizigers dan eigenlijk de dupe zijn bij een eventuele syndicale actie. Ik zou de redenering willen omdraaien. Indien er een bijkomende afhandelaar komt die zal concurreren op de loon- en arbeidsvoorwaarden, worden deze nog meer precair en dan komt het sociaal statuut en het sociaal stelsel van die werknemers volgens mij meer in gevaar. Ik denk dat er dan ook meerdere acties zullen plaatsvinden.

Ten andere, enkele andere luchthavens, waar er eveneens meerdere afhandelaars zijn, geven een zelfde indicatie van sociale conflicten. Het argument dat meer afhandelaars voor minder sociale conflicten zullen zorgen, is volgens mij een benchmark die niet opgaat.

Europa zegt trouwens dat er minimum twee afhandelaars moeten zijn. Daarmee zijn we dus in orde.

Uit een vergelijking die ik maakte tussen verschillende luchthavens, blijkt toch dat de afhandeling van Zaventem in de top vijf staat. Wat mij betreft, blijft dat idee dus beter in de kast.

Hebt u nog enig zicht op de timing van de beslissing van de regering, in welke zin die beslissing dan ook uitgaat? Wanneer zal dat dossier beslecht worden?

12.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, ik zal nog op uw vraag antwoorden aangezien in oktober of november 2011 de concessie is beëindigd. Ze eindigt in elk geval eind

2011. Ik meen dat ze in november 2011 eindigt. Indien er een nieuwe partner zou zijn, moet deze in elk geval voor het passend materieel en voor zijn uitrusting kunnen zorgen.

Voor de goede werking moet dus ten minste een jaar op voorhand de keuze worden gemaakt, wat betekent dat ik in de loop van de komende maanden ter zake uitsluitel zal geven. Het is evident dat ik daarmee niet tot eind 2010 of begin 2011 zal wachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18647 de Mme Plasman a été transformée en question écrite.

13 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'évolution du projet RER" (n° 18663)

13 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de evolutie van het GEN-plan" (nr. 18663)

13.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en février 2009, la commune de Linkebeek a introduit un recours au Conseil d'État contre le permis d'urbanisme octroyé par la Région flamande à Infrabel pour la réalisation du RER.

La décision définitive n'a pas encore été rendue mais, d'après la presse, l'auditeur du Conseil d'État chargé de rendre un avis sur le recours introduit serait favorable aux arguments défendus par cette commune.

Monsieur le secrétaire d'État, le recours de la commune de Linkebeek se fonde sur un vice de procédure dans la délivrance du permis d'urbanisme à Infrabel. Le permis n'aurait pas dû être délivré avant la modification du plan de secteur concerné en Flandre. Confirmez-vous ces informations? Dans le cas fort probable où l'avis du Conseil d'État rencontrerait celui de son auditeur et serait favorable à l'annulation du permis d'urbanisme accordé à Infrabel, quelles seraient les conséquences, en termes de temps et de dépenses, sur le budget d'Infrabel pour le développement du projet RER? Comment vous préparez-vous à cette éventualité? Par quelles mesures comptez-vous réagir?

13.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Lavaux, le recours introduit par la commune de Linkebeek se fonde sur un prétendu vice de procédure de la part de la Région flamande. La Région tout comme Infrabel défendent le fait que le recours introduit au Conseil d'État par la commune n'est pas fondé. Quoi qu'il en soit de l'avis de l'auditeur, ni la Région ni Infrabel ne souhaitent préjuger de la probabilité de la décision du Conseil d'État dans un sens ou dans l'autre. Au cas où le Conseil d'État donnerait raison à la commune, Infrabel ne souhaite pas se prononcer sur les procédures qui devront être entamées vu que ces procédures dépendront du contenu exact de l'avis du Conseil d'État.

13.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Nous resterons donc attentifs et attendrons l'avis définitif du Conseil d'État.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place de la banque de données concernant le permis à points" (n° 18677)

14 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van de gegevensbank met betrekking tot het rijbewijs met punten" (nr. 18677)

14.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, dans le cadre de la mise en place du permis à points, le SPF Mobilité et Transports est chargé d'organiser la centralisation des informations relatives aux parcours de conduite des titulaires de permis de conduire. En effet, lorsque cette banque de données sera disponible, les infractions pourront être liées aux titulaires et il sera possible de comptabiliser les points.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez déclaré à plusieurs reprises que cette banque de données serait concrétisée avant la fin de l'année 2010. Si nous sommes encore loin d'avoir atteint cette échéance, ce dont je me réjouis, je m'interroge sur les modalités de concrétisation de ce projet.

La constitution d'un tel instrument demande du temps et un plan rationnel d'organisation. Elle nécessite aussi des accords préalables avec la Justice et la police. Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir nous éclairer sur les étapes de la concrétisation de ce projet, l'agenda prévu des rencontres avec la police et la Justice sur le sujet, l'état d'avancement des négociations si elles ont commencé, le type de données que centralisera la plate-forme et les personnes qui pourront avoir accès à ces données.

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Lavaux, en annonçant le système du permis à points dans ma note politique 2010, j'ai, en premier lieu, voulu relancer le débat sur le permis à points. La loi, qui instaure légalement ce régime, date déjà de 1990, mais n'a jamais été exécutée.

Entre-temps, la plupart des pays européens ont introduit le permis à points et obtenu de beaux résultats au niveau de l'évolution de la sécurité routière. Je puis citer des pays qui n'avaient pas une très bonne réputation sur ce plan dans le passé, mais la France, l'Italie et l'Espagne ont incontestablement obtenu des résultats très positifs.

Constatant que la Belgique a apparemment difficile d'atteindre les objectifs européens en matière de diminution du nombre de tués sur les routes, je pense qu'un système comparable au permis à points serait en mesure de modifier radicalement le comportement des conducteurs, de sorte qu'ils commettent moins d'infractions.

Pour le mettre en application, deux opérations importantes sont à mener.

Primo, il convient d'établir et de préparer des arrêtés d'exécution de la loi, comme l'attribution des points aux différentes infractions en fonction de leur gravité, l'élaboration des modalités pratiques du retrait des points et des sanctions prévues dans la loi, etc.

Secundo, il est nécessaire de mettre en place un système informatique tant au niveau de la Justice que du service des permis de conduire de mon département.

Pour ce qui est de ma responsabilité directe, la nouvelle banque de données des permis de conduire sera opérationnelle, en principe, à partir du mois de juillet de cette année, avec l'introduction du nouveau format du permis de conduire selon le modèle de la carte bancaire.

Virtuellement, cette banque de données sera en mesure d'accueillir le nombre de points attribués à chaque détenteur d'un permis de conduire, comme la loi le prévoit. En outre, ces points attribués proviennent des condamnations, transactions et perceptions immédiates qui sont du niveau judiciaire.

Il ressort des constatations régulières avec la Justice que l'informatisation centrale des tribunaux de police est en phase d'élaboration, de sorte que les connexions nécessaires entre cette banque de données et la banque de données des permis de conduire peuvent être établies.

Cette connexion était indispensable pour permettre le transfert simple et rapide des données des infractions pour l'attribution automatisée des points. Il me semble en effet absolument nécessaire d'intégrer dans la banque de données des permis à points non seulement le nombre de points mais également le type d'infraction à la réglementation routière, et cela à côté de la date de la condamnation.

L'accès aux données du permis à points est déjà réglé strictement par la loi même. Ont seulement accès à ces données les autorités judiciaires – c'est parfaitement logique –, le service qui gère le permis à points et le détenteur du permis de conduire, uniquement pour son propre dossier. Celui-ci a toujours le droit de consulter son nombre de points et peut demander des rectifications le cas échéant. Aujourd'hui, aussi longtemps que les arrêtés d'exécution ne sont pas élaborés, il ne peut être question de quelque régime ou de quelque forme d'application que ce soit.

14.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse fort complète. Je suis heureux d'apprendre que le dossier avance. Habitant moi-même à cheval sur la frontière franco-belge, je sais que le permis à points a un effet sur la façon dont les gens conduisent. On constate

vraiment la différence de part et d'autre de la frontière. C'est certainement un bon outil pour réduire le nombre de victimes de la route dans notre pays. J'espère que nous pourrons y travailler et que, dans le cadre des arrêtés d'exécution que vous ne manquerez pas de prendre, vous associerez également la commission du parlement à tout le moins pour lui communiquer les informations et pourquoi pas pour solliciter son avis sur ces arrêtés et sur les modalités pratiques.

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

15 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de Dienst Inschrijving Voertuigen" (nr. 18678)

15 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme de la Direction pour l'immatriculation des véhicules" (n° 18678)

15.01 David Geerts (sp.a): De hervormingen van de dienst Inschrijvingen Voertuigen zijn op 1 januari 2010 doorgevoerd. Collega Vanhie heeft enkele weken geleden een specifieke vraag gesteld over de problemen van de handelaars. Ik wil die vraag verruimen. In de beleidsnota van 2008 staat de operationele doelstelling om 85 % van de aangevraagde inschrijvingen binnen de twee werkdagen af te handelen. De in 2008 aangekondigde hervormingen zijn met ingang van 1 januari 2010 van toepassing geworden.

Welke herstructureringen werden er op 1 januari 2010 concreet doorgevoerd? Wat was de motivatie? Welke impact hebben ze op de dienstverlening?

In welke mate slaagt DIV in de operationele doelstelling om 85 % van de aanvragen voor nummerplaten binnen de twee dagen af te handelen?

Hoeveel percent van alle aanvragen tot inschrijving worden er momenteel via het web afgewerkt? Zijn er extra mensen aangeworven voor het callcenter? Of is er een interne verschuiving gebeurd? Een betere bereikbaarheid was immers een van de in 2008 naar voren geschoven aandachtspunten.

15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Geerts, ik denk dat men de procedure om een voertuig in te schrijven, niet mag verwarren met de homologatieprocedure. Als het gaat om de zuivere inschrijving van een voertuig waarbij alle gegevens en documenten in orde zijn, wordt de vooropgezette doelstelling om minstens 85 % van de aangeboden inschrijvingen binnen de twee werkdagen af te handelen, ruimschoots gehaald.

Wel heeft de homologatieprocedure voor ingevoerde voertuigen, zowel voor personenwagens, bedrijfsvoertuigen als voor motors, de voorbije maanden ernstige vertraging opgelopen.

Daarvoor zijn een aantal verklaringen, zoals de herstructurering van de homologatiedienst zelf met de overplaatsing van een aantal personen, de inschakeling van nieuwe personen, die nog moeten worden opgeleid, en de ingebruikname van een nieuw informaticasysteem.

Wij stellen momenteel alles in het werk om de opgelopen achterstand van enkele maanden goed te maken door het inzetten van bijkomend personeel, zodat de achterstand zo snel mogelijk wordt weggewerkt en de homologatieprocedure tijdig kan worden voltooid, tenminste als alle documenten in orde zijn, wat spijtig niet altijd het geval is bij ingevoerde voertuigen.

Wat webDIV betreft, werd voor 2009 bijna 51 % van alle inschrijvingen via internet afgewerkt. Ongeveer 18 % of 2 501 verlengingen van commerciële nummerplaten werden eveneens via webDIV uitgevoerd.

Het is belangrijk dat personen die de DIV of de homologatiedienst trachten te bereiken, hetzij via de telefoon, hetzij via mail, effectief worden geholpen en een antwoord krijgen. Er worden op zeer korte termijn initiatieven genomen om het telefonisch onthaal duidelijk te verbeteren.

15.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. We zullen over een aantal maanden kijken of de verbetering van de bereikbaarheid effectief werd gerealiseerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de wegcode" (nr. 18679)

16 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du Code de la route" (n° 18679)

16.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, over de aangekondigde hervorming van de wegcode hebben wij bij de bespreking van uw beleidsnota reeds van gedachte kunnen wisselen. U hebt toen gezegd dat die diepgaande hervorming zal gebeuren na overleg met vele partners: de Federale Commissie Verkeersveiligheid, de Gewesten, de Raad van State, en andere. Het is de bedoeling dat men midden 2010 zou landen zodat de nieuwe wegcode in 2011 van start kan gaan.

Ook het Parlement zou – hoewel het om een koninklijk besluit gaat – in deze gedachtewisseling betrokken worden.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen. Wat is de huidige stand van zaken? Welk advies heeft de Federale Commissie Verkeersveiligheid uitgebracht? Is het mogelijk dit advies aan de leden van deze commissie te bezorgen? Wat is de stand van zaken in de procedure met de Gewesten en de Raad van State? Welke timing stelt u daarvoor voorop? Acht u de deadline om in 2010 met voorstellen naar het Parlement te komen nog steeds haalbaar, of wordt er een andere timing naar voren geschoven? Tot daar mijn concrete vragen.

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Geerts, de teksten van de nieuwe wegcode zoals die werden uitgewerkt door de nieuwe werkgroep tot vereenvoudiging van de wegcode, werden inderdaad op 4 december 2009 voorgelegd aan de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. Tijdens die vergadering werden vooral de nieuwigheden en de knelpunten in het ontwerp van nieuwe wegcode besproken, terwijl de leden van de werkgroep werden uitgenodigd om zowel hun inhoudelijke als vormelijke opmerkingen en commentaren op papier te zetten.

Ik moet eerlijk toegeven dat ik verrast was door het groot aantal opmerkingen en commentaren, te meer omdat de teksten zelf reeds besproken werden tijdens de vergaderingen van de werkgroep zelf. Het betekent dat, in tegenstelling tot wat ik verwacht had bij het begin van de maand december, er een langere periode nodig zal zijn om de teksten opnieuw te bekijken en eventueel aan te passen aan de opmerkingen van de leden van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid.

Het is vooral mijn grote zorg om met een globale tekst te komen die juridisch sluitend is en die achteraf niet tot betwistingen aanleiding kan geven, waardoor bijvoorbeeld overtredders onterecht vrijuit zouden gaan of slachtoffers van ongevallen onterecht in het ongelijk zouden worden gesteld.

Onze timing is nu zo dat wij duidelijk hebben aangegeven dat wij tegen eind april over een definitief ontwerp zouden moeten kunnen beschikken, waarbij wij dan onmiddellijk nadien de consultatieprocedures aanvatten met Justitie, met de Gewesten en ook met de Raad van State. Alleszins zullen wij de nieuwe wegcode in de tweede helft van dit jaar kunnen publiceren. Wij zullen overleg hebben met alle stakeholders als Justitie, de politie, de examencentra voor het rijbewijs, de rijsscholen enzovoort. Dat overleg zal nog moeten uitwijzen welke termijnen er precies moeten worden gerespecteerd voor aanpassingen van hun informatica of van de opleidingen om de nieuwe wegcode effectief in voege te kunnen laten treden.

U begrijpt dat met de ervaring van de jongste weken en de enkele maanden supplementaire tijd die ik moet geven aan de redacteurs van de nieuwe wegcode, ik behoorlijk gekneld geraak ten aanzien van mijn objectief om tegen 1 januari 2011 te kunnen starten. Ik wanhoop niet: ik blijf dat als mogelijke datum in het vizier houden. Wanneer de consultaties met de Gewesten, de Raad van State en Justitie en degenen die het moeten toepassen, afgerond zijn en er een definitief akkoord is na publicatie van de teksten, moeten wij in elk geval voor de informatie van de miljoenen Belgen die de wegcode uiteindelijk moeten respecteren, voldoende tijd uittrekken om hen toe te laten kennis te krijgen van de nieuwe zaken en om een goede en brede verspreiding van deze nieuwe teksten te krijgen.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, er zijn inderdaad twee belangrijke elementen, namelijk juridische zekerheid, daarmee staat of valt alles, en een goede communicatie ten aanzien van degenen die de wegcode moeten toepassen.

U had in uw beleidsnota gezegd dat ook het Parlement betrokken zal worden als stakeholder. Is dat wanneer alle werkzaamheden afgerond zijn? Of is dat met tussentijdse adviezen van de federale commissie, die wij als parlementsleden kunnen inkijken?

16.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het is niet zo dat als alles gedaan is, wij dan moeten praten. Dat is evident. Het is wel degelijk de bedoeling dat wij een soort van parallelle informatie kunnen geven. Ik ga ervan uit dat waarschijnlijk het document niet meteen perfect zal zijn.

In elk geval hoop ik in de loop van de tweede helft van het eerste semester van 2010 de passende informatie te kunnen organiseren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16.31 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.31 uur.