



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

mercredi

16-04-2008

16-04-2008

Namiddag

Après-midi

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V - N-VA</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams – Nieuw-Vlaamse Alliantie</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>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</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>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: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</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>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de kosten voor het bellen met een vast toestel naar een gsm die in België nog te hoog oplopen" (nr. 4222)	1
<i>Sprekers: Colette Burgeon, Vincent Van Quickenborne</i> , minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen	
Samengevoegde vragen van	3
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de blokkering van het Diabolo-project door de vertraging bij het Brussels Gewest" (nr. 4296)	3
- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de blokkering van het Diabolo-project door het Brussels Gewest" (nr. 4614)	3
<i>Sprekers: François Bellot, Peter Luykx, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	8
- de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de spreiding van de geluidshinder in en rond Zaventem" (nr. 4580)	8
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het dossier van de geluidsoverlast" (nr. 4051)	8
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het plaatsen van verkeersborden die het einde van een verbodsbord aankondigen" (nr. 4177)	14
<i>Sprekers: Katrien Schryvers, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	16
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regionalisering van de rijexamencentra en de keuringsstations" (nr. 4068)	16
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4264)	16
- de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomst van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4311)	16
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomstkansen van het BIVV" (nr. 4495)	16

SOMMAIRE

Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les coûts des appels d'un téléphone fixe vers un gsm encore trop chers en Belgique" (n° 4222)	1
<i>Orateurs: Colette Burgeon, Vincent Van Quickenborne</i> , ministre pour l'Entreprise et la Simplification	
Questions jointes de	3
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le blocage du projet Diabolo suite au retard de la Région bruxelloise" (n° 4296)	3
- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le blocage du projet Diabolo par la Région bruxelloise" (n° 4614)	3
<i>Orateurs: François Bellot, Peter Luykx, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	8
- M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la répartition des nuisances sonores à Zaventem et alentour" (n° 4580)	8
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le dossier des nuisances sonores" (n° 4051)	8
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'installation de panneaux de signalisation annonçant la fin d'une interdiction" (n° 4177)	15
<i>Orateurs: Katrien Schryvers, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	16
- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la régionalisation des centres d'examen du permis de conduire et des stations de contrôle technique" (n° 4068)	16
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 4264)	16
- M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avenir de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 4311)	16
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les perspectives d'avenir de l'IBSR" (n° 4495)	16

<i>Sprekers:</i> David Geerts, Valérie De Bue, Christian Brotcorne , voorzitter van de cdH-fractie, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> David Geerts, Valérie De Bue, Christian Brotcorne , président du groupe cdH, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regelgeving met betrekking tot het verplaatsen of takelen van voertuigen" (nr. 4213)	Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réglementation relative au déplacement ou au remorquage des véhicules" (n° 4213)
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vergoeding die de houder van de exploitatielicentie van de exploitatievennootschap van Brussel-Nationaal dient te betalen" (nr. 4239)	Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de la société d'exploitation de Bruxelles-National" (n° 4239)
<i>Sprekers:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de elektrische fiets" (nr. 4361)	Question de M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vélos à assistance électrique" (n° 4361)
<i>Sprekers:</i> Christian Brotcorne , voorzitter van de cdH-fractie, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> Christian Brotcorne , président du groupe cdH, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Samengevoegde vragen van - de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van fietsers op rotondes" (nr. 4362)	Questions jointes de - M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des cyclistes sur les ronds-points" (n° 4362)
- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving over zwakke weggebruikers en fietsers meer in het bijzonder" (nr. 4477)	- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation relative aux usagers de la route faibles et, plus particulièrement, aux cyclistes" (n° 4477)
<i>Sprekers:</i> Christian Brotcorne , voorzitter van de cdH-fractie, David Geerts, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> Christian Brotcorne , président du groupe cdH, David Geerts, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rijbewijs voor een paardenspan" (nr. 4397)	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le permis de conduire pour l'attelage de loisir" (n° 4397)
<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het houtvervoer" (nr. 4398)	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le transport de bois" (n° 4398)
<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit	<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité
Samengevoegde vragen van - mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de subsidies voor verkeersveiligheid"	Questions jointes de - Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les subventions sécurité routière" (n° 4336)

(nr. 4336)			
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beschikbare bedrag voor het verkeersveiligheidsfonds 2008" (nr. 4538)	33	- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le montant disponible dans le fonds de sécurité routière 2008" (n° 4538)	33
- mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de richtlijnen voor de besteding van het verkeersveiligheidsfonds door de lokale politiezones" (nr. 4552)	33	- Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les directives concernant l'utilisation par les zones de police locales des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 4552)	33
<i>Sprekers:</i> Jacqueline Galant, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jacqueline Galant, Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kilometertaks" (nr. 4471)	36	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la taxe kilométrique" (n° 4471)	36
<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de integraalhelm" (nr. 4475)	39	Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le casque intégral" (n° 4475)	39
<i>Sprekers:</i> Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de 'Bike Beep'" (nr. 4478)	41	Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le 'Bike Beep'" (n° 4478)	41
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de betalingstermijnen in de sector van het wegvervoer" (nr. 4525)	42	Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de paiement dans le secteur du transport routier" (n° 4525)	42
<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het doorgeven via sms van niet door de politie aangekondigde alcoholcontroles" (nr. 4607)	44	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'annonce par sms de contrôles anti-alcool non annoncés par la police" (n° 4607)	44
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van mevrouw Tinne Van der Straeten aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "radaraspecten bij de plaatsing van windturbines in de omgeving van de luchthaven" (nr. 4592)	47	Question de Mme Tinne Van der Straeten au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'influence sur les radars à prendre en considération lors du placement d'éoliennes aux abords d'un aéroport" (n° 4592)	47
<i>Sprekers:</i> Tinne Van der Straeten, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Tinne Van der Straeten, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 16 APRIL 2008

MERCREDI 16 AVRIL 2008

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.01 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.01 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les coûts des appels d'un téléphone fixe vers un gsm encore trop chers en Belgique" (n° 4222)

01 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de kosten voor het bellen met een vast toestel naar een gsm die in België nog te hoog oplopen" (nr. 4222)

01.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, ce moment devra être conservé dans les annales, puisque le ministre, le président et l'orateur sont tous les trois ponctuels. C'est assez exceptionnel à la Chambre!

Monsieur le ministre, voici plus d'un an, l'Institut belge des Services postaux et des Télécommunications – l'IBPT – décidait d'imposer aux opérateurs mobiles une réduction de leurs tarifs d'interconnexion afin de rapprocher davantage les coûts d'appel de lignes fixes vers des gsm, de ceux passés entre lignes fixes.

Selon l'Association belge des utilisateurs télécoms – BELTUG – qui a réalisé une étude auprès de 79 entreprises, il semblerait que les réductions de tarifs pour les communications de lignes fixes vers des gsm ne soient que rarement ou très partiellement répercutées dans les factures des opérateurs fixes. Pourtant, ces derniers paient aujourd'hui 40% moins cher le tarif d'interconnexion vers des opérateurs mobiles. Toujours d'après cette association, les réductions tarifaires ne profiteraient qu'aux clients qui l'ont demandé expressément ou aux nouveaux clients.

En outre, il semblerait que soit établie une entente tacite entre tous les opérateurs, afin de ne pas toucher aux tarifs, même si des différences de coût marginales peuvent parfois apparaître.

Mes questions sont au nombre de trois. D'abord, vos services ont-ils pu corroborer les accusations d'entente entre opérateurs émises par BELTUG? Si c'est le cas, de quels moyens disposent-ils pour y mettre un terme? Enfin, si ce n'est pas le cas, ne serait-il pas souhaitable que les factures délivrées aux clients offrent davantage de transparence et mentionnent clairement les baisses tarifaires?

01.02 Vincent Van Quickenborne, ministre: Madame Burgeon,

01.01 Colette Burgeon (PS): Volgens de Belgian Telecommunications User Group (BELTUG) zouden de vaste operatoren de aan de operatoren van mobiele telefonie opgelegde dalingen van de tarieven voor de interconnectie met vaste lijnen (40 procent) slechts zelden en maar gedeeltematig verrekenen in de prijzen die zij de gebruikers factureren. Alleen de nieuwe klanten of diegenen die er uitdrukkelijk om gevraagd hebben, zouden bij die tariefverlagingen gebaat zijn. Er zou bovendien tussen alle operatoren een stilzwijgende overeenkomst bestaan om niet aan de tarieven te raken. Bevestigt u dat? Over welke middelen beschikt u om een einde te maken aan die situatie? Zou er op de facturen geen melding moeten worden gemaakt van de tariefverminderingen?

nous parlons bien du Belgium Telecom User Group (BELTUG)?

01.03 Colette Burgeon (PS): Vous le prononcez bien, oui!

01.04 Vincent Van Quickenborne, ministre: L'IBPT n'est pas en mesure de confirmer ou d'infirmier l'existence d'ententes entre opérateurs concernant la fixation des tarifs pour les appels de poste fixe à poste mobile. Il appartient aux autorités de la concurrence, et non à l'IBPT, d'enquêter sur l'existence de telles pratiques.

Je tiens à remercier Mme Burgeon pour l'information selon laquelle des opérateurs auraient conclu des ententes afin de maintenir des tarifs élevés. Si vous détenez de plus amples informations à ce sujet, je serais ravi que vous me les transmettiez afin de pouvoir remettre le dossier aux autorités de la concurrence, et qu'une enquête soit menée.

Il convient de distinguer le cas de Belgacom de celui des autres opérateurs fixes. En effet, Belgacom est un opérateur puissant sur le marché et est soumis, à ce titre, à certaines obligations réglementaires, notamment l'interdiction de pratiquer des tarifs anormalement élevés. L'IBPT est chargé de faire respecter cette interdiction. Par deux fois en 2007, l'IBPT a dû constater que Belgacom n'avait pas répercuté dans ses tarifs de détail les baisses de charges des terminaisons mobiles. Suite à ces constatations, l'IBPT a mis par deux fois Belgacom en demeure d'adapter ses tarifs de détail pour des appels de fixe à mobile. Ces mises en demeure ont conduit à une première baisse des tarifs le 1^{er} mai 2007, et à une seconde le 2 janvier 2008.

La baisse du 1^{er} mai 2007 pouvait atteindre plus de 20% en fonction du plan tarifaire choisi et de l'opérateur mobile appelé. Le 2 janvier 2008, la baisse des prix s'est traduite notamment par l'introduction d'un nouveau plan tarifaire proposant la gratuité des appels le week-end. Comme l'impact de ce nouveau plan tarifaire ne peut pas encore être mesuré exactement, il est trop tôt pour affirmer que les changements tarifaires intervenus répercutent suffisamment la baisse des charges de terminaisons mobiles. L'IBPT a prévu de continuer à procéder à des contrôles en la matière. Les autres opérateurs sont libres de répercuter ou non la baisse des charges de terminaisons mobiles, puisqu'on ne parle pas d'opérateurs puissants.

Dans l'état actuel de la législation et de la réglementation en vigueur, il n'est pas prévu d'obligation pour les opérateurs de détailler dans les factures la part du prix du détail revenant à l'opérateur mobile appelé. D'autres mesures de transparence tarifaire sont cependant prévues par la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques. Ainsi, en application de l'article 110, §4 de la loi, le consommateur reçoit annuellement sur sa facture l'indication du plan tarifaire le plus avantageux pour lui en fonction de son profil de consommation.

De plus, l'IBPT met actuellement en place un simulateur tarifaire qui permettra à chacun de déterminer le plan tarifaire le plus avantageux, compte tenu d'un certain nombre de critères quantitatifs et qualitatifs et en fonction d'un profil d'utilisation déterminé par l'utilisateur lui-même.

01.05 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je n'ai pas

01.04 Minister Vincent Van Quickenborne: Het BIPT kan niet bevestigen of er dergelijke afspraken werden gemaakt. Als mevrouw Burgeon over meer informatie beschikt, mag ze me die bezorgen opdat ik ze zou kunnen voorleggen aan de mededingingsautoriteit die over zulke dossiers gaat.

Het BIPT heeft Belgacom tweemaal – op 1 mei 2007 en 2 januari 2008 – in gebreke gesteld. Als dominante operator mag Belgacom geen abnormaal hoge prijzen hanteren en moet het zijn tarieven voor de oproepen van een vast toestel naar een gsm aanpassen. Het is te vroeg om na te gaan of die verlagingen voldoende zijn en het BIPT zet zijn controles voort. De andere operatoren hebben geen sterke marktpositie en kunnen die lastenverlaging naar goedgevoelen al of niet doorberekenen.

Volgens de wetgeving en de reglementering is het niet verplicht om het prijsaandeel van de opgebeldde mobiele operator op de factuur te vermelden. De factuur moet echter wel vermelden welk tariefplan het best past bij het profiel van de klant. Het BIPT werkt aan een tariefsimulator die iedereen in staat moet stellen het voor hem gunstigste tariefplan te berekenen.

01.05 Colette Burgeon (PS): Ik

d'information complémentaire à vous livrer. J'ai utilisé le mode conditionnel car j'ignorais si les bruits qui couraient étaient exacts.

Il faut encourager l'IBPT à poursuivre ses recherches et surtout à surveiller entre autres le plus gros opérateur, à savoir Belgacom.

Je pense enfin que ce nouveau système sera une bonne chose. Auparavant, pour connaître le tarif le plus intéressant, il fallait téléphoner personnellement pour obtenir, en fonction de son propre profil, le plan tarifaire le plus intéressant. Tant mieux si ces informations vont être spontanément envoyées aux clients car tous les abonnés n'adoptaient pas forcément cette démarche.

Je vous remercie pour votre réponse complète. Je vous prie de continuer à encourager l'IBPT à poursuivre son travail.

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

*Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14.08 heures à 15.52 heures.
De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.08 uur tot 15.52 uur.*

*Président: Bruno Van Grootenbrulle.
Voorzitter: Bruno Van Grootenbrulle.*

02 Questions jointes de

- **M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le blocage du projet Diabolo suite au retard de la Région bruxelloise" (n° 4296)**

- **M. Peter Luykx au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le blocage du projet Diabolo par la Région bruxelloise" (n° 4614)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de blokkering van het Diabolo-project door de vertraging bij het Brussels Gewest" (nr. 4296)**

- **de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de blokkering van het Diabolo-project door het Brussels Gewest" (nr. 4614)**

02.01 **François Bellot (MR):** Monsieur le ministre, selon la presse, le projet Diabolo nécessaire pour le raccordement ferroviaire direct de l'aéroport de Zaventem et pour le RER était provisoirement bloqué en raison du retard dans l'attribution par la Région bruxelloise du permis d'urbanisme pour un tronçon de 1.500 mètres de voies. Ce tronçon se situerait en partie sur le domaine ferroviaire et en partie sur le terrain de Schaerbeek-Formation sur lequel la Région bruxelloise a des plans de complexe sportif et qui intéresse le Port de Bruxelles pour son extension.

Le financement du projet Diabolo – dont le coût est estimé à 540 millions d'euros et qui devrait se terminer en 2012 – dépendant d'un partenariat public-privé, le partenaire privé est en droit de réclamer des indemnités de l'ordre de 11 millions d'euros en cas de retard d'un an.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous éclairer sur les points suivants? Selon vos informations, quelles sont les raisons du retard d'attribution du permis d'urbanisme par la Région bruxelloise? De quels moyens disposez-vous pour faire avancer ce dossier très important pour la mobilité dans et autour de Bruxelles?

kan u geen bijkomende gegevens meedelen. Het BIPT moet worden aangemoedigd om zijn onderzoek voort te zetten. Het nieuwe systeem waarmee iedereen het meest voordelige tariefplan kan kiezen, is een goede zaak en des te beter indien deze informatie spontaan naar de klant wordt gestuurd.

02.01 **François Bellot (MR):** Het Diabolo-project zou geblokkeerd zijn omdat de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning voor 1.500 meter spoorweg door het Brussels Gewest aansleept. De privépartner van het project kan een schadevergoeding van 11 miljoen euro eisen indien de vertraging oploopt tot één jaar.

Wat zijn de redenen van die vertraging? Over welke middelen beschikt u om erop toe te zien dat er schot in de zaak komt?

02.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Bellot.

Het bericht in De Standaard van 10 maart 2008 over de steeds langer aanslepende toekenning van een vergunning vanwege het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het Diaboloproject is opnieuw een bevestiging dat een aantal vitale en evidente spoorinvesteringsprojecten in het huidige België niet ofwel met veel vertraging en kostenoverschrijding van de grond komen.

Daarbij zijn vertragingen inzake Diabolo en GEN met mekaar verbonden, in die zin dat de betrokken vergunning ook belangrijk is voor de verwezenlijking van het GEN. Inzake het GEN vormen ook andere vergunningen vanwege het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bottleneck.

Ondertussen grijpt er een verkeersinfarct plaats in Vlaanderen in een context waarin landen steeds meer elkaar beconcurreren door middel van een performant investeringsklimaat. Inbegrepen daarbij is ook het leveren van een goede verkeersinfrastructuur.

Naast de uitblijvende vergunningen, vormt ook de specifieke PPS-constructie blijkbaar een bron van vertragingen.

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

Wat zijn de oorzaken van het uitblijven van die vergunning vanwege het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Waarom kende het Vlaams Gewest al lang wel een vergunning toe, maar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet, terwijl het toch om hetzelfde project gaat, dat zowel in het belang van Vlaanderen als van Brussel is?

Wanneer verwacht Infrabel die vergunning uiteindelijk?

Ziet Infrabel een mogelijkheid om die opgelopen financiële schade te verhalen op de oorzaak van het probleem, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Wat is het gedeelte van het totale Diabolobudget dat wordt gefinancierd met de binnenlandse enveloppe van de NMBS respectievelijk de Vlaamse investeringsvelop?

Wat de PPS-constructie aangaat, stelde Infrabel-directeur Lallemand in oktober 2007 al in De Standaard dat het Diaboloproject door toedoen van PPS meer geld heeft gekost dan in het geval de NMBS het hele project zelf zou hebben gefinancierd. Ondertussen is er van de dankzij de PPS-formule verwachte tijdswinst, zijnde vier jaar, nu ook al de helft verloren gegaan door toedoen van onderhandelingen met privépartners, die lang aansleepten.

Waarom heeft de NMBS het project dan niet zelf gefinancierd? Waarom had de NMBS een dergelijk vitaal en voor de hand liggend investeringsproject, dat reeds jarenlang werd aangekondigd, niet bijvoorbeeld een tiental jaar geleden, prioriteit gegeven binnen de eigen middelen? Welke projecten werden dan wel meer prioritair

02.02 Peter Luykx (CD&V - N-VA): L'article paru dans le quotidien "De Standaard" du 10 mars 2008 sur l'absence d'un permis de bâtir à délivrer par la Région bruxelloise pour le projet Diabolo illustre une fois de plus qu'il n'est actuellement possible en Belgique de mettre en œuvre des projets d'investissements ferroviaires vitaux qu'avec beaucoup de retard et un dépassement considérable du budget. La lente procédure d'octroi d'un permis par la Région bruxelloise constitue également le principal obstacle pour le RER.

Entre-temps, la Flandre est confrontée à une paralysie totale de la circulation dans un cadre où les pays se concurrencent de plus en plus avec des conditions d'investissement favorables, parmi lesquelles une bonne infrastructure routière.

Quelles sont les raisons pour lesquelles la Région bruxelloise tarde à délivrer un permis? La Région flamande a depuis longtemps déjà délivré un permis. Quand Infrabel espère-t-elle finalement recevoir le permis? Infrabel entrevoit-elle une possibilité de récupérer les dommages subis auprès de la Région bruxelloise?

Quelle est la part de l'ensemble du projet Diabolo financée par l'enveloppe nationale de la SNCB et quelle est la part financée par l'enveloppe d'investissement flamande?

Outre l'absence des permis, la construction PPP constitue manifestement aussi une source de retard. En octobre 2007 déjà, le directeur d'Infrabel, M. Lallemand, déclarait dans le quotidien "De Standaard" que les coûts du projet Diabolo étaient déjà plus élevés en raison de la construction PPP que si la SNCB avait financé l'ensemble du projet par ses propres moyens. Le gain de temps escompté, à savoir quatre ans, est

geacht?

Tot slot, wat is het aandeel van de PPS in de totale NMBS-investeringen sedert 2000? Wat zijn de cijfers voor Nederland?

à présent déjà réduit de moitié, parce que les négociations avec les partenaires privés ont duré plus longtemps que prévu. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle dès lors pas financé le projet par ses propres moyens?

Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas accordé, il y a des années déjà, la priorité à un tel projet d'investissement vital dans le cadre de ses propres moyens? Quels projets ont dès lors été considérés comme prioritaires? Quelle est la part du PPP dans l'ensemble des investissements de la SNCB depuis 2000? Quelle est cette part aux Pays-Bas?

02.03 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je répondrai d'abord à M. Bellot.

Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le permis doit encore être obtenu pour un tronçon de voies long de quelque 500 mètres. La délivrance de ce permis est liée à une décision de modifier le plan régional d'affectation du sol, mieux connu sous le nom de PRAS. Il est donc vrai que le dossier est actuellement entre les mains de la Région bruxelloise.

Selon les informations obtenues lors de la dernière réunion de concertation avec la Région, la délivrance du certificat d'urbanisme est attendue dès la publication de la décision précitée au Moniteur.

Ceci permettra à la société Infrabel d'introduire la demande de permis. Les concertations se déroulent dans un climat positif et ce d'autant plus que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, lors de sa séance du 20 mars dernier, a approuvé en seconde lecture l'arrêté ouvrant la procédure de modification partielle du PRAS. Le contrat PPP (partenariat privé-public) prévoit une mise en service dans le courant de 2012, ce qui permettra alors la circulation des trains aussi bien sur la partie PPP, qui est en fait la partie de la liaison souterraine de la section allant de l'aéroport jusqu'à l'autoroute E19, que sur celle située sur la partie terre-plein de l'autoroute.

En cas de retard dans l'octroi du permis de bâtir, la mise en exploitation peut être prolongée moyennant un coût supplémentaire qui est estimé à quelque 11 millions d'euros sur la période d'exploitation globale de 35 ans à charge d'Infrabel et donc de la SNCB. Au cas où ce retard dépasserait une période d'une année, les parties prenantes au contrat entameraient des pourparlers pour renégocier les termes de celui-ci.

Om dan te antwoorden op de meer precieze vragen van de heer Luyckx, de totale waarde van het Diaboloproject wordt op dit ogenblik geschat op 540 miljoen euro, gedeeltelijk gefinancierd en gerealiseerd via PPS, en dat voor een bedrag van 290 miljoen. Zoals ik daarstraks

02.03 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De afgifte van de vergunning voor een baanvak van 500 meter door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, houdt verband met een wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). De vergunning zal verleend worden zodra die wijziging gepubliceerd werd in het Staatsblad.

Het overleg verloopt in een positief klimaat en de Brusselse regering heeft op 20 maart de aanpassing van het GBP goedgekeurd.

Het contract inzake de publiek-private samenwerking voorziet in een inbedrijfstelling in 2012. Indien de toekenning van de bouwvergunning zou aanslepen, kan de exploitatie verlengd worden, op voorwaarde dat Infrabel 11 miljoen bijbetaalt voor de exploitatieperiode van 35 jaar. Bij een vertraging van meer dan een jaar moet er opnieuw over het contract onderhandeld worden.

Le projet Diabolo est un projet d'une valeur totale de 540 millions d'euros. La partie souterraine de la liaison entre l'aéroport et la berme

heb gezegd, slaat dat op het gedeelte van de ondergrondse verbinding tussen de luchthaven en de middenberm E19. Dan is er de bouw van de nieuwe lijn in het midden van de autoweg E19, waarvan de kostprijs werd geschat op 250 miljoen – ik heb als totaalbedrag 540 miljoen gegeven, waarvan 290 voor het ondergronds gedeelte in PPS, blijft dus 250 miljoen – en die financiering wordt door Infrabel zelf uitgevoerd met publieke dotaties, dus via de normale financieringsweg van de investeringen van de NMBS.

Het is precies dankzij de inschakeling van de PPS-financiering dat de twee gedeeltes min of meer gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd en dat de NMBS de vooropgestelde datum, namelijk 2012, hoopt te kunnen halen. Indien de opsplitsing niet op die manier zou zijn gebeurd, zou de realisatie van de verbinding ongetwijfeld meer tijd in beslag hebben genomen wegens de onvermijdelijke uitsmering in de tijd van de financiële middelen van Infrabel en het groot aantal projecten dat Infrabel moet uitvoeren, niet alleen in Vlaanderen, maar in het hele land, dus in de drie Gewesten. Het weze gezegd dat de spoorwegen voor het eerst de PPS-formule hanteren bij de realisatie van spoorweginfrastructuur, met name de verbinding luchthaven-middenberm E19. Er staat een tweede project op stapel, namelijk de verbinding met Liefkenshoek in Antwerpen, die in dezelfde periode moet worden gerealiseerd.

Zoals ik ook reeds in het antwoord aan de heer Bellot heb onderstreept, ontbreekt voor 500 meter op het Brussels Gewest voorlopig de vergunning. De concessie voor de PPS bepaalt een ingebruikname in 2012, wat inhoudt dat op dat ogenblik het geheel operationeel moet zijn en dat de treinen op de middenberm van de E19 moeten kunnen bollen.

Ik kan alleen maar herhalen dat het uitblijven van de vergunning, om welke reden ook, en van het in exploitatie nemen van de investering een meerlast van 11 miljoen voor een periode van een jaar betekent. Dat alles moet worden verspreid over een exploitatieperiode van 35 jaar. Als een en ander langer duurt, moet er noodgedwongen rond de tafel worden gezeten.

Ik meen dat wij de besprekingen met het Hoofdstedelijke Gewest tijdig hebben aangevat. Ongetwijfeld heeft men, alleszins in de aanvangsperiode, niet de passende aandacht en spoed daaraan besteed. Ik moet bevestigen – dit is alvast de confirmatie die ik van de spoorwegen krijg – dat volgens recent verkregen informatie het dossier in het Gewest opschiet. Wij zouden de bouwvergunning dan ook op korte termijn afgeleverd krijgen.

In elk geval onderstrepen de spoorwegen dat er zeker en vast niet mag worden gesproken van een blokkering van het project, dat zowel voor Brussel als Vlaanderen van zeer groot belang is.

02.04 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Comme vous l'avez indiqué, il y a eu des tergiversations. Je crois que nous sommes tous en droit d'attendre de la Région bruxelloise qu'elle fasse diligence pour ne pas retarder ce dossier, d'autant plus que c'est sans doute cette dernière qui souffre le plus des problèmes de mobilité voire d'immobilité. Il serait incompréhensible à mes yeux que la Région bruxelloise ne mette pas les moyens en œuvre, que ce soit sur les plans administratif, juridique

centrale de l'E19 coûtera 290 millions d'euros et sera financée et réalisée par une collaboration entre secteurs public et privé. La nouvelle ligne au milieu de l'E19 coûtera 250 millions d'euros et sera exécutée par Infrabel au moyen de dotations publiques. Grâce à la mise en place d'une collaboration entre secteurs public et privé, les deux parties pourront être réalisées simultanément et la SNCB respectera la date butoir de 2012. Il s'agit du premier projet où la SNCB opère au moyen d'une collaboration entre secteurs public et privé, un second projet ayant trait à la liaison avec le Liefkenshoek à Anvers.

Pour les 500 mètres en Région bruxelloise, le permis est provisoirement encore manquant mais en 2012, les trains devraient pouvoir circuler sur la berme centrale de l'E19. Si le permis tardait pour quelque raison que ce soit à être accordé, cela engendrerait un surcoût d'un montant de 11 millions d'euros par an pendant une période d'exploitation de 35 ans. Toutefois, les négociations avec la Région avancent bien et le permis devrait être accordé sous peu. La SNCB nie tout blocage du projet Diabolo.

02.04 François Bellot (MR): Er is dus wel degelijk getalmd en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou opdraaien voor de gevolgen van een vertraging. De federale regering moet het Gewest eraan herinneren dit dossier constant voor ogen te houden en een

et politique, pour concrétiser rapidement un projet qui est important non seulement pour les habitants de Bruxelles mais aussi pour la place stratégique qu'elle représente, avec notamment l'accès à l'aéroport et les interconnexions avec les réseaux de TGV.

Si la Région bruxelloise a pris quelque retard dans la démarche, le gouvernement fédéral devrait rappeler au gouvernement bruxellois la nécessité d'accorder une attention soutenue à ce dossier et d'établir un planning très clair des opérations de façon à réduire le délai le plus possible et de permettre aux entreprises de commencer les travaux.

On m'a dit que la durée annoncée des travaux, indiquée dans le contrat PPP, serait de l'ordre de quatre ans. Puisqu'on annonce une fin de la procédure administrative pour l'obtention du permis d'urbanisme et pour le plan communal d'aménagement pour mars 2009, on devrait assister à l'ouverture de la ligne aux alentours de mars 2013 au plus tôt. Il y aura donc d'office exercice de l'amende de 11 millions d'euros. J'ose espérer que la Région bruxelloise mettra tout en œuvre pour tenter de raccourcir ces délais, quitte à adopter une procédure décrétable pour octroyer le permis d'urbanisme, comme cela peut se faire dans d'autres Régions de notre pays.

02.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp inderdaad dat het om een eerste PPS van die aard voor de infrastructuur van de spoorwegen gaat. Vooral het voordeel van de gelijktijdigheid van uitvoering was hier een troef of een argument om voor voornoemde formule te kiezen.

Ik onthoud ook dat de bekommernis voor een mogelijke vertraging terecht was. Aanvankelijk werd iets meer getalmd. Nu wordt vaart gezet achter het dossier.

Kunnen de eventuele meerkosten niet op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen worden verhaald? Is dat volledig uitgesloten? Uw antwoord gaf geen duidelijkheid in dat verband. Ondanks omstandigheden of hinderpalen zijn de kosten beperkt tot elf miljoen euro na een jaar vertraging. Daarna volgt een herstart van de onderhandelingen over de voorwaarden. Zijn er op lange termijn toch nog sancties of negatieve gevolgen mogelijk voor het project?

02.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Luykx, ik wil eerst op uw laatste punt antwoorden.

De hele PPS-formule is natuurlijk een aangelegenheid tussen Infrabel en de constructeur. De verantwoordelijkheid tussen de twee partijen in dat verband werd klaar en duidelijk afgelijnd.

Het is evident dat vertragingen worden geïmputeerd aan de partij in het geheel die, ook al is dat niet rechtstreeks, verantwoordelijk is of bevoegd is en daardoor mede aan de basis ligt van het feit dat het project niet snel genoeg kan worden gerealiseerd. In het geval waarvan sprake is dat Infrabel. Dat zou inhouden dat er een bijkomende last op de investeringsbegroting van de NMBS is. In feite zullen het netwerk en de investeringscapaciteit in hun geheel van Vlaanderen, Brussel en Wallonië daarvan deels het slachtoffer worden.

duidelijke planning op te stellen, zodat de bedrijven kunnen beginnen te werken.

Aangezien de bouwvergunning via administratieve procedure slechts in 2009 kan worden uitgereikt en de werken vier jaar duren, komt de opening van de lijn er slechts in 2013 in plaats van 2012, en er wordt wel degelijk een boete van 11 miljoen opgelegd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet de termijn inkorten, en de vergunning desnoods via decreetgevende procedure verlenen.

02.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Est-il envisageable de prévoir que la Région bruxelloise doive financer le surcoût éventuel? Ce surcoût est resté limité malgré tous les retards. Des retombées négatives sont-elles néanmoins prévisibles à long terme?

02.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Cette formule – je veux parler de la collaboration entre secteurs public et privé – est une affaire que doivent régler Infrabel et le constructeur. Les responsabilités des deux parties ont été clairement définies. Il va de soi que le responsable des retards déboursa pour financer le surcoût qu'ils ont engendré. Dans ce cas-ci, c'est Infrabel et cette dépense supplémentaire représentera une charge de plus pour le budget de la SNCB. Il ne peut être demandé à la Région

De kosten kunnen niet aan Brussel worden geïmputeerd en zullen door Infrabel moeten worden gedragen. Ze zullen dus de investeringscapaciteit van Infrabel aantasten. Wie betaalt het gelag? Dat is voornamelijk Vlaanderen met 60%. Wallonië draagt 40%. Brussel betaalt ook gedeeltelijk.

Nalatigheden kunnen niet worden geïmputeerd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het zijn Vlaanderen en Wallonië die de dupe riskeren te zijn, indien er effectief meer lasten tot stand zouden komen.

Monsieur Bellot, il est certain qu'au départ, il y avait une tergiversation, mais qu'à présent, les choses avancent mieux et bien. Ce serait mal compris par les autres Régions intéressées de devoir observer que le gouvernement fédéral, par le biais de la SNCB, concède des efforts considérables pour développer le RER, mais qu'un investissement dont une conséquence sera de créer un accès direct à l'aéroport à partir des quatre coins du pays, donc de diminuer le trafic routier, prenne du retard à cause d'un manque de vigilance et d'un traitement tardif de la part d'une Région.

Il est dans l'intérêt de tous, Flandre, Wallonie et Bruxelles, que l'investissement soit réalisé dans les délais fixés au départ. Je répète que ce n'est pas uniquement Bruxelles qui en souffre, mais toutes les Régions; elles auront toutes à payer la note en cas de retard inconsideré.

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

03 Samengevoegde vragen van

- de heer **Bart Laeremans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de spreiding van de geluidshinder in en rond Zaventem" (nr. 4580)

- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het dossier van de geluidsoverlast" (nr. 4051)

03 Questions jointes de

- **M. Bart Laeremans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la répartition des nuisances sonores à Zaventem et alentour" (n° 4580)

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le dossier des nuisances sonores" (n° 4051)

03.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, kort na uw aantreden hebt u reeds in uw kaarten laten kijken in verband met de spreiding van de geluidshinder op en rond de luchthaven van Zaventem.

Volgens De Tijd van 5 april zou u er bij blijven dat er vóór 04.00 uur 's ochtends geen vliegtuigen meer zouden opstijgen. Dat is een beetje verbazingwekkend omdat het binnen de meerderheid eerst in een andere richting ging. Het was helemaal niet duidelijk of dat een solostandpunt was.

U zou ook elke nacht alle vluchten over eenzelfde zone sturen om de andere zones te sparen. De volgende nacht zouden ze dan over een andere zone vliegen.

Ik heb daarover een aantal vragen.

bruxelloise de contribuer au financement de ce surcoût. Le surcoût à charge d'Infrabel sera financé par la Flandre à concurrence de 60% et par la Wallonie à concurrence de 40%.

Mijnheer Bellot, het klopt dat men aanvankelijk getalmd heeft, maar nu verloopt alles vlotter. Niet alleen het Brusselse, maar ook de andere Gewesten zouden voor een buitensporige vertraging financieel moeten opdraaien.

03.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Selon le quotidien "De Tijd" du 5 avril, le secrétaire d'État persisterait dans sa volonté d'empêcher tout décollage avant 4 heures du matin. On ne sait toutefois pas clairement si le gouvernement soutient cette position. Le secrétaire d'État veut également aiguiller tous les vols de nuit sur une même zone, en alternance, pour épargner les autres zones.

Des négociations ont-elles entre-temps eu lieu avec DHL? La

Ten eerste, werd er ondertussen onderhandeld met DHL? Dat was immers een van de cruciale elementen. Wat is het standpunt van het betrokken bedrijf? Is het voor hen mogelijk dat er pas vanaf 04.00 uur wordt opgestegen? Vreest u niet dat er dan een overconcentratie is vanaf 04.00 uur? Tegen wanneer hoopt u een akkoord met de betrokken maatschappij rond te hebben?

Ten tweede, wat is het plafond van het aantal nachtvluchten dat voor ogen wordt gehouden? Tegen wanneer zal dit worden ingevoerd? Werd hierover overleg gepleegd met het Vlaams Gewest, dat uiteindelijk verantwoordelijk is voor de milieuvergunning? In welke mate is het aantal nachtvluchten vandaag reeds verminderd? Ik kan u zeggen dat wij zeker voorstander zijn van een verlaging van het plafond, zoals reeds een tijdje was aangekondigd.

Ten derde, hoeveel vluchten zouden er dan gemiddeld per nacht overblijven in de week en in het weekend?

Ten vierde, hoe ziet u deze concentratie per zone concreet? Betekent dit dat elk van de zes startbanen om de beurt wordt gebruikt? Zou er dan binnen elke zone worden gespreid of juist niet? Zou er puur recht door worden gevlogen of worden uitgewaaierd binnen elke zone? Kunt u dat verduidelijken? Aangezien er doorgaans gedurende zes nachten wordt gevlogen, zou dit systeem dan leiden tot één luidruchtige nacht per zone per week?

Ten vijfde, op basis van welke principes zal de geluidshinder worden verdeeld overdag en in het weekend? Zou men de hinder op dat moment op een billijke wijze spreiden door een voldoende afgewisseld baangebruik en een gelijkwaardige behandeling tussen de banen, onder andere wat betreft de windnormen, want op dit moment is er daar nogal wat verschil?

Ten zesde, hoe ver staat het met de gesprekken met de Gewesten? Wordt het principe eindelijk aanvaard dat de geluidsnormen moet worden gelijkgeschakeld? Zijn de Gewesten bereid een eerlijk deel van de lasten op zich te nemen zodat allerlei onredelijke omleidingroutes, zoals die vandaag nog bestaan en die u ook wel kent, voortaan kunnen worden vermeden?

Ten zevende, momenteel worden er naar verluidt voorstellen uitgewerkt door een aantal technici in een werkgroep. Welke personen of instanties behoren tot deze technische werkgroep?

Ten achtste, wat wordt er concreet bedoeld met het onafhankelijk instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdruk niveaus? Kunt u dat even toelichten?

société peut-elle s'accommoder du projet de n'autoriser les décollages qu'à partir de 4 heures du matin? Cette solution n'entraînera-t-elle pas une surconcentration après 4 heures? Pour quand le secrétaire d'État espère-t-il pouvoir conclure un accord avec la société?

Quel plafond est-il envisagé pour les vols de nuit? Quand sera-t-il instauré? Une concertation à ce sujet sera-t-elle organisée avec la Région flamande, compétente pour la délivrance du permis d'environnement? Nous sommes certainement partisans d'un plafond inférieur. Combien de vols subsisterait-il alors en moyenne par nuit, tant en semaine que le week-end?

Comment le secrétaire d'État envisage-t-il concrètement la concentration par zone? Volera-t-on en ligne directe ou y aura-t-il une dispersion dans chaque zone? Étant donné que d'une manière générale des vols ont lieu six nuits sur sept, ce système conduira-t-il dès lors à une seule nuit de nuisances par zone et par semaine?

Sur la base de quels principes les nuisances sonores seront-elles réparties pendant la journée et le week-end? Les nuisances seront-elles réparties par le biais de l'utilisation des pistes en alternance et un traitement égal des pistes, notamment en ce qui concerne les normes de vent?

Où en sont les discussions avec les Régions? Le principe de l'harmonisation des normes de bruit est-il enfin accepté? Chacune des Régions est-elle enfin prête à assumer une partie des nuisances?

Il me revient que des techniciens préparent actuellement des propositions. Quelles personnes ou instances font-elles partie de ce groupe de travail? Qu'en est-il de l'institut indépendant chargé de

l'objectivation des niveaux de pression acoustique?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, ik zal voor een stuk ook antwoorden op de vragen van de heer Baeselen.

Pour répondre à la question posée par écrit par M. Baeselen, le problème des nuisances sonores peut être abordé sous l'angle d'une répartition équitable des nuisances, d'une diminution de la production de bruit et d'une atténuation de la gêne ressentie par les riverains. Personnellement, je suis convaincu que les trois approches sont valables et qu'elles doivent être utilisées ensemble, bien que ce soit seulement la première qui ait été analysée sérieusement par le passé. Il s'agit effectivement d'essayer de mieux répartir les nuisances en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés et de trouver le moyen de réduire les nuisances sonores produites et perçues.

Mijnheer Laeremans, in feite heeft de interim-regering de bakens uitgezet voor een duurzame oplossing van het probleem van de lawaaihinder van het luchtverkeer rond Brussels Airport. Ik zal het woord niet gebruiken dat voor dat dossier door sommige van mijn voorgangers werd gebruikt; het is een zeer moeilijk en delicaat dossier, omdat de enen zeggen dat er 100.000 mensen rechtstreeks bij betrokken zijn en anderen spreken van 500 of 600.000 mensen die er rechtstreeks of onrechtstreeks, of alleszins occasioneel hinder van hebben. Vanaf het ogenblik dat de mensen mondig geworden zijn ten aanzien van het dossier, is het alleen maar door rekening te houden met de klachten, dat wij tot een oplossing kunnen komen.

De eerste fase die door de interim-regering werd beslist, betreft de onderhandelingen met DHL en de andere cargomaatschappijen over de invoering van een stille periode tijdens de nacht. U zult zich herinneren dat de heer Leterme met mij heeft gesproken over de mogelijkheid van een stille periode van vier uur te bereiken, op basis van de vaststellingen die men deed toen Brussel nog de hub van DHL was voor heel West-Europa.

Ondertussen stellen wij vast dat, door het anders organiseren van de trafiek, nu dat Leipzig operationeel is en dat Brussel een subhub is geworden, het schema van de vluchten totaal is veranderd. Er zijn veel minder vluchten. U woont er kort genoeg bij om het te weten. De vliegtuigen die vroeger waren geconcentreerd in de late avond, de voornacht en dan in de vroege ochtend en de voormiddag, die komen nu op de meest onverwachte momenten binnen de periode van vier uur, die Yves Leterme vroeger had geciteerd.

Dit betekent dat de onderhandelingen die thans aan de gang zijn met DHL, moeten worden gevoerd op basis van die nieuwe vaststellingen die wij theoretisch kunnen doen sedert 1 april, in de feiten vanaf 8 of 9 april. Wij hebben nog maar een ervaring van een week over het nieuwe vluchtschema dat DHL toepast. Het is op basis van de nieuwe resultaten en de vaststellingen die wij nu doen, dat wij het baangebruik herbestuderen en dat wij met DHL negociëren.

Wij gaan niet alleen het baangebruik, maar ook het routegebruik dat er moet op volgen, aanpassen. Dat leeft immers in de geest van de mensen. Degenen die het dossier volgen en kennen, spreken over de

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: In het verleden werd enkel de eerste benadering ernstig geanalyseerd. Niettemin zijn de drie benaderingen van het probleem van de geluidsoverlast (billijke spreiding, aanpakken van het lawaai aan de bron, beperking van de overlast voor de omwonenden) waardevol en moeten samen uitgevoerd worden.

Le gouvernement intérimaire a posé les jalons d'une solution durable au problème des nuisances sonores liées au trafic aérien autour de l'aéroport de Bruxelles en suggérant une approche phasée. Au cours d'une première phase, des négociations seront menées avec DHL et d'autres entreprises de fret aérien à propos de l'instauration d'une période de quiétude pendant la nuit.

La proposition d'instaurer une période de quiétude de quatre heures était basée sur des constats effectués à l'époque où Bruxelles était encore le hub européen de DHL. Depuis le déploiement du hub à Leipzig, Bruxelles n'est plus qu'un sous-hub et le schéma des vols a totalement changé. Les vols sont nettement moins nombreux et ceux qui étaient auparavant concentrés en fin de soirée, en début de nuit, tôt le matin et en matinée sont aujourd'hui planifiés aux moments les plus inattendus durant la période de quatre heures suggérée par M. Leterme à titre de période de quiétude.

Par conséquent, les négociations avec DHL doivent à présent être menées sur la base de nouveaux constats. Nous ne disposons que d'une expérience d'une semaine en ce qui concerne le nouveau

banen 25R, 20/02, 07, enzovoort. Wat betreft de hinder voor de mensen is van groter belang de route die wordt gevolgd eens een vliegtuig in de lucht is. Daar ligt de bron van ergernis. Die zit vooral in de routes, niet in het baangebruik op de luchthaven maar in de gevolgen daarvan bij de uitwaaiing van de vliegtuigen zodra die in de lucht zijn.

Wij zullen wat dat betreft, op basis van het nieuwe vliegschema van DHL en op basis van de uitwaaiing zoals die in het verleden schering en inslag was, met een groep van technici, waarin de mensen van het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart en van Belgocontrol zitten, nagaan hoe het doorvliegen op die verschillende routes goed kan worden georganiseerd.

Het is derhalve op dit ogenblik niet mogelijk te zeggen hoe de verdeling precies zal moeten gebeuren.

Voor overdag, tijdens de week, is er eigenlijk weinig ruimte om echt te discussiëren over het baangebruik op de luchthaven, wegens de capaciteitsvereisten. In de daluren echter, vooral in het weekend, moeten er ongetwijfeld mogelijkheden zijn om alternatieve baanconfiguraties te gebruiken. U weet dat wij gezamenlijk inzake het preferentieel gebruik van de banen 25L en 20 op zaterdagmiddag, sinds het begin van dit jaar een toetsing uitvoeren om na te gaan welke de gevolgen daarvan zijn voor de bewoners.

En ce qui concerne la diminution des nuisances et la question de M. Baeselen, force est de constater que la délocalisation partielle de DHL crée quelques opportunités, malgré les répercussions fâcheuses sur le plan social du transfert de certaines activités de Zaventem à Leipzig. Des possibilités apparaissent pour diminuer progressivement les quotas individuels de bruit des avions. Je ne sais pas sur quelle période cela pourrait être étalé. DHL parle d'une période de cinq ans, mais je pense que nous devons aller plus vite.

Il faut également utiliser ce transfert d'activités pour obliger DHL à réduire de façon permanente le nombre de mouvements nocturnes. À la lumière de ce que nous venons de constater, nous réfléchissons sérieusement à la possibilité d'interdire dans un délai raisonnable, parce qu'il faut donner à DHL la possibilité d'acquérir ou de louer des avions appropriés, les avions les plus bruyants la nuit, voire même le jour.

U kent de meest luidruchtige toestellen. Dat is niet alleen de Boeing 747. Voornamelijk de MD-11 zet voor de nachtvluchten het meest kwaad bloed bij de inwoners in de ruime regio.

De onderhandelingen met DHL zijn momenteel aan de gang. Wij zijn nog geen onderhandelingen met de Gewesten gestart, omdat wij van

schéma de vols de DHL. C'est sur cette base et sur la base des constats que nous effectuons encore actuellement que nous comptons réexaminer l'utilisation des pistes.

Outre l'utilisation des pistes, nous allons également adapter les routes aériennes, celles-ci constituant la principale source d'irritation. Sur la base du nouveau schéma de vol de DHL et de la dispersion telle qu'elle s'effectuait par le passé, nous allons vérifier en compagnie de la direction générale de l'aviation civile et de Belgocontrol comment organiser au mieux les routes. Pour l'heure, je ne puis pas encore donner de précisions à ce sujet.

En semaine et durant la journée, la marge de discussion quant à l'utilisation des pistes est étroite. Durant les heures creuses, surtout du week-end, il doit être possible d'utiliser les pistes de manière différente. Depuis le début de cette année, nous testons les conséquences pour les riverains de l'utilisation préférentielle des pistes 25L et 20 le samedi après-midi.

Wat de beperking van de hinder betreft, biedt het vertrek van DHL – ondanks de gevolgen op sociaal vlak – de mogelijkheid om geleidelijk – sneller dan de vijf jaar waar DHL het over heeft – de individuele geluidsquota van de vliegtuigen te verlagen en DHL ertoe te verplichten om het aantal nachtvluchten blijvend te beperken.

Le MD-11 est la principale source de contrariété des riverains.

Les négociations avec DHL sont en cours. Nous entendons tout d'abord placer au maximum

oordeel zijn dat wij eerst zelf moeten proberen om maximaal DHL voor haar verantwoordelijkheid te plaatsen en tegelijkertijd ook onze verantwoordelijkheid te nemen om alles te doen wat kan gebeuren om in elk geval een reeds zo gunstig mogelijk effect te hebben, alvorens wij de resultaten van deze onderhandelingen met de Gewesten bespreken om na te gaan welke oplossing zij mee kunnen bekrachtigen om op een duurzame manier de exploitatie van de luchthaven te verzekeren en in zekere zin de ecologie, economie en woonkwaliteit rond de luchthaven te verzekeren.

Op uw laatste vraag moet ik u antwoorden, dat zal u geenszins verbazen, dat er momenteel geen vertrouwen is in de cijfers en de geluidsniveaus die door de verschillende belangengroepen worden aangevoerd. Dat is de reden waarom wij voorstander zijn om een onafhankelijk instituut te belasten met het verzamelen van de geluidsgegevens op een transparante en onafhankelijke manier, ze te verifiëren en ze ook te communiceren. Om dat te bereiken, zullen wij te gelegener tijd ook een passende onderhandeling met de Gewesten moeten voeren.

Mijnheer Laeremans, ik heb akte genomen van uw verschillende gedetailleerde vragen. Ze zijn momenteel in bespreking, maar wij zijn in de onderhandelingen met DHL nog niet ver genoeg gevorderd om nu reeds te kunnen zeggen wat zal worden beslist.

Onthoud nu reeds dat de vermindering van het aantal vliegtuigen sowieso een feit zal zijn. Dat is inherent aan de andere organisatie van DHL. Onthoud ook dat van onzentwege zwaar zal worden gehamerd op het gebruik van toestellen met een quota count dat lager is dan het quota count dat wij momenteel hanteren. Onthoud ook dat wij in elk geval zullen proberen, zodra wij voldoende zicht hebben op de exploitatienoden en de mogelijkheden van verschuiving, om zoveel mogelijk in de week en zeker in de weekends ernaar te streven dat de inwoners die in het verlengde van welbepaalde assen van de piste wonen, vooral voor het opstijgend verkeer, tenminste vier en als het enigszins kan vijf rustige nachten zouden hebben.

Dat is mijn streefdoel. Dat is mijn uitgangspunt. Zullen wij daarin slagen zonder een sociaal bloedbad te moeten maken? Dat weet ik niet, maar in elk geval is het mijn bedoeling, in de lijn van hetgeen Yves Leterme heeft vooropgesteld toen hij de verantwoordelijkheid had over Mobiliteit, en rekeninghoudend met de gewijzigde exploitatievoorwaarden en exploitatiestructuur van DHL, op dat pad verder te gaan, om de omstandigheden voor de bewoners rond de luchthaven beter te maken dan in het verleden het geval was.

03.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw vrij uitvoerig antwoord. Wat u nu zegt, is in elk geval al heel wat anders dan de ophefmakende verklaringen die wij konden lezen op de website van De Tijd op 5 april. U ging er toen vanuit dat er sowieso vóór vier uur niet meer kon worden gevlogen en dat DHL blufpoker speelde. Vandaag is uw taalgebruik anders. Blijkbaar hebt u voor uw beurt gesproken.

Wij zullen die gesprekken afwachten. Blijkbaar bent u nu ernstig aan het onderhandelen met DHL. Ik hoop dat u tot een goed vergelijk kunt komen, ook voor het voortbestaan van een beperkt aantal

l'entreprise face à ses responsabilités et prendre nous-mêmes toutes les initiatives possibles, dans la mesure de nos moyens. Ce n'est qu'à ce moment-là que débiteront les négociations avec les Régions et que nous pourrions examiner les solutions qu'elles sont disposées à soutenir.

Aucune confiance n'est actuellement accordée aux chiffres et aux niveaux sonores avancés par les différents groupements d'intérêts. Nous envisageons dès lors de charger un institut indépendant de collecter, de vérifier et de communiquer les données en matière de bruit.

Les négociations avec DHL n'ont pas suffisamment progressé pour que nous puissions déjà nous prononcer sur les décisions à prendre. Le nombre d'avions sera de toute façon réduit. En outre, nous insisterons sur la nécessité d'utiliser des appareils dont le "quota count" est inférieur à celui que nous appliquons actuellement. Par ailleurs, nous nous efforcerons de garantir aux personnes qui résident dans le prolongement de certains axes au moins quatre, voire cinq nuits calmes.

Notre objectif consiste en tout état de cause à améliorer les conditions de vie des riverains de l'aéroport, et cela en évitant une hécatombe sociale.

03.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Les propos que le secrétaire d'État tient aujourd'hui sont très éloignés des déclarations retentissantes que nous avons pu lire dans "De Tijd" du 5 avril lorsque, selon toute évidence, il a parlé trop vite.

Nous attendrons les résultats des négociations avec DHL. J'espère

nachtvluchten. U hebt niks gezegd over een plafond. Ik denk dat wij naar een ernstige verlaging moeten gaan, dat er geen andere firma's kunnen komen die het verschil zouden opvullen, want dan staan wij even ver als vroeger, en dat een beperkt aantal nachtvluchten kan worden verzoend met de leefbaarheid van de omgeving.

U bent ook al wat voorzichtiger inzake de spreiding volgens de verschillende banen. U blijft wel hopen dat u in die richting kunt gaan. Mijnheer de staatssecretaris, er zijn zes banen. In één nacht wordt er bijna niet gevlogen. Als wij het eerlijk verdelen, dan hebben de mensen die in het verlengde van een baan wonen per week één nacht ernstig last en de rest niet meer. Dat lijkt mij een billijke verdeling.

In elk geval vind ik het positief dat u in dat interview hebt gezegd dat u zich afzet tegen NIMBY-gedrag, tegen mensen die niets boven zich willen. Dat vind ik in elk geval belangrijk en wij zullen dat ook als criterium blijven gebruiken, zoals wij dat trouwens ook in het verleden steeds hebben gedaan. Ik hoop werkelijk dat u naar een billijke spreiding streeft en dat u iedereen zijn rust kan gunnen. In dat opzicht vind ik het laatste debat dat wij hebben gehad met minister Leterme, en vooral ook de vragen daaromtrent vanuit Brussel, een zekere ongerustheid heeft teweeggebracht, omdat sommigen zeiden dat het ernaar uitziet dat Brussel er nog beter aan toe is, dat Brussel nog meer zou worden ontzien en dat de fameuze route-Chabert, of wat er nog van overbleef, helemaal zou verdwijnen.

Ik hoop, mijnheer de staatssecretaris, dat u erin slaagt ervoor te zorgen dat er gelijke geluidsnormen komen en, tegelijkertijd, dat Brussel zijn deel draagt in de lasten. Brussel heeft enorm veel voordeel bij het bestaan van de luchthaven, wat werkgelegenheid en economie betreft. De luchthaven is de motor van het economische leven van Brussel, maar Brussel moet ook een deel van de hinder dragen, zowel 's nachts als overdag.

U zegt dat er overdag niet veel mogelijkheden zijn om te spreiden. Er moet ook overdag worden vermeden dat er grote omwegen worden gemaakt en er moet ook zoveel mogelijk rechtdoor of richting bestemming worden gevlogen. Dat is voor iedereen beter. Trouwens, hoe minder bochten men maakt, hoe minder lawaai er is. Ik denk dat u dat zeker mee in het oog moet houden.

Wij blijven ijveren voor een eerlijke en billijke spreiding, zowel overdag, 's nachts als in het weekend. Wij geven u op dat vlak enig krediet, net zoals wij dat met alle ministers hebben gedaan in het begin. Wees er echter van overtuigd dat wij dit nauwgezet in het oog blijven houden.

qu'on aboutira à un bon compromis. Le secrétaire d'État n'a pas parlé du plafond. Je crois qu'un abaissement s'indique pour que la marge libérée ne soit pas occupée par d'autres entreprises, ce qui nous ramènerait au même niveau. Des vols de nuit en nombre limité sont compatibles avec la qualité de vie du voisinage.

Le secrétaire d'État se montre également plus prudent concernant la dispersion en fonction des différentes pistes. Il y a six pistes et, une nuit par semaine, les vols sont quasi inexistantes. Il est donc possible de répartir équitablement les vols, de sorte que les riverains qui habitent dans le prolongement d'une piste ne doivent subir de nuisances qu'une fois par semaine. Voilà qui m'apparaît comme une dispersion équitable.

Que le secrétaire d'État s'oppose au syndrome du "pas dans mon jardin" est positif. J'espère sincèrement qu'il oeuvrera pour une dispersion équitable. Le dernier débat que nous avons eu à ce propos avec M. Leterme avait suscité quelque inquiétude, parce que nous avons eu l'impression que Bruxelles serait encore plus épargnée et que la route Chabert disparaîtrait totalement. Puisse le secrétaire d'État faire en sorte qu'il y ait des normes de bruit identiques et que Bruxelles supporte aussi une partie des nuisances, puisque l'aéroport est le moteur de sa vie économique.

La journée, les détours doivent être évités et il faut, dans la mesure du possible, voler en direction de la destination. Moins il y a de virages, moins il y a de bruit.

Nous continuons à œuvrer en faveur d'une dispersion la plus équitable possible, aussi bien le jour que la nuit ou le week-end. Comme à tous ses prédécesseurs, nous accorderons au ministre un certain crédit mais

nous suivrons les choses de près.

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, ik wil de aandacht van de heer Laeremans op het volgende vestigen. Hij zegt dat er in feite drie pistes en zes mogelijkheden zijn.

Uiteraard moet met de wind rekening worden gehouden. Er moet echter ook rekening worden gehouden met de technische uitrusting.

U volgt het dossier van voldoende nabij. U weet dat de baan 7L geen taxiweg heeft en alleen maar kan worden gebruikt bij een gering verkeersvolume. U weet dat de piste 25L geen taxipiste heeft en dat piste 7L geen ILS heeft.

Dat betekent dat er bij oostenwind noodgedwongen altijd moet worden geland over het Zoniënwoud, Sint-Pieters-Woluwe, Wezembeek-Oppem en Kraainem. Dat betekent automatisch een zware belasting voor de inwoners van die gemeenten.

Als men zegt dat er zes pistes zijn, moet men rekening houden met de aard van de uitrusting en moeten wij dat element mee in beschouwing nemen wanneer wij onze globale evaluatie maken.

03.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik ben het er volledig mee eens. Geen enkel voorstel houdt de perfectie in zich en zal altijd moeten worden gekoppeld aan een aantal compensaties. Daar ben ik het mee eens.

Wat echter de uitrusting van de banen betreft, denk ik dat er minder problemen zijn. Het ILS heeft alleen te maken met het landen. Het opstijgen kan van op zes verschillende banen.

Baan 7L heeft inderdaad geen taxibaan en kan alleen maar worden gebruikt voor het opstijgen bij geringe trafiek. Precies 's nachts zijn er heel weinig vluchten en kunnen alle zes banen worden gebruikt mits rekening wordt gehouden met de windproblematiek.

Ik vergat nog te zeggen dat een billijke spreiding over de banen ook betekent dat de banen op een gelijkwaardige wijze worden behandeld, ook wat de windnormen betreft. Op dit moment wordt een vrij willekeurig onderscheid gemaakt.

Als er nu toch minder nachtvluchten zijn, moet u ervoor zorgen dat de windnormen voor alle banen gelijk zijn. U weet dat alle banen op de luchthaven wel degelijk behoorlijk kunnen worden gebruikt, zodat we daadwerkelijk tot een behoorlijke afwisseling kunnen komen.

Ik hoop dat we de komende maanden op een redelijke en een eerlijke aanpak mogen rekenen.

Le **président**: Je clos la discussion car il s'agissait d'une simple question et non d'un débat. Le sujet est intéressant et nous aurons l'occasion d'y revenir.

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

04 **Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het plaatsen van verkeersborden die het einde van een verbodsbord**

03.04 **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: M. Laeremans déclare qu'il y a six pistes et autant de possibilités, mais les choses ne sont en vérité pas aussi simples. Ainsi, les pistes 7L et 25L n'ont pas de piste taxi et la piste 7L ne possède pas non plus d'"instrument landing system" (ILS). En cas de vent d'est, on ne peut donc atterrir qu'en survolant la Forêt de Soignes, Woluwe-Saint-Pierre, Wezembeek-Oppem et Kraainem.

03.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Il devra en effet toujours y avoir des compensations, mais l'ILS n'a de conséquences que sur l'atterrissage. Le décollage peut par contre toujours se faire au départ de six pistes.

La piste 7L ne dispose en effet pas de piste taxi et ne peut être utilisée qu'en cas de faible trafic. La nuit, toutes les pistes peuvent donc être utilisées.

Une dispersion équitable signifie par ailleurs aussi que les pistes soient utilisées de manière équivalente en ce qui concerne les normes de vent. Et à ce niveau, aujourd'hui, les choses sont relativement aléatoires. On ne peut donc parler de véritable alternance que si les normes de vent sont les mêmes pour toutes les pistes.

aankondigen" (nr. 4177)**04 Question de Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'installation de panneaux de signalisation annonçant la fin d'une interdiction" (n° 4177)**

04.01 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag in verband met de hoeveelheid van het aantal verkeersborden. Heel wat mensen stellen zich daarover wel eens vragen en vragen zich af of al die borden die langs onze wegen staan echt allemaal noodzakelijk zijn en of zij er soms niet toe leiden dat men door het bos de bomen niet meer ziet.

Het gaat niet alleen over de duidelijkheid, maar ook over de esthetiek en besparingen, want elk bord kost geld en kan worden beschadigd, gevandaliseerd of vernield ingevolge een ongeval. Er zijn dus verschillende redenen zoals veiligheid, esthetiek, besparingen, duidelijkheid, waarom het toch aangewezen is om daarmee spaarzaam om te gaan.

Voor de wegbeheerders, of het nu de steden en gemeenten zijn of de provincies of het Vlaams Gewest, is het niet altijd even duidelijk waar er borden moeten komen. Bijvoorbeeld, als een wegbeheerder op een bepaalde plaats een maximumsnelheid instelt van 70 kilometer per uur, dan moet op het einde van die snelheidsbeperking een tegengesteld bord staan, tenzij de beperking geldt tot op een bepaald kruispunt, dat de opheffing aangeeft.

Het tegengestelde bord geldt in elk geval voor snelheidszones. Het principe gaat terug op artikel 13.3 van het Verdrag van Wenen over de verkeerstekens dat inzake de beëindiging van een verbod of restrictie spreekt over een signal contraire. Dan is natuurlijk de interpretatievraag wat een signal contraire is.

Ik weet niet of u er reeds eens op hebt gelet, maar in heel veel gemeentes worden er zones 50 ingevoerd.

In een zone 50 zijn andere verplichtingen van toepassing dan in een bebouwde kom. Als een zone 50 eindigt, moet men een bord zetten van einde zone 50, met een meter daarna een bord van agglomeratiezone. Ik kan u verzekeren dat heel veel mensen daarover vragen hebben als daar wordt beboet.

De vraag die zich stelt, is of zo'n bord altijd moet worden geplaatst bij het einde van die zone. Vanzelfsprekend geldt die vraag wanneer er, omwille van een ander bord, een nieuwe zone wordt ingesteld. Wanneer bijvoorbeeld van een zone 50 naar een zone 30 wordt gegaan. Moet op het einde van die zone 50 dan een bord staan die het einde aankondigt? Of kan het volstaan als automatisch wordt overgegaan van de ene zone naar de andere waarbij het laatste bord geldt? Ik denk dat het gezond verstand zegt dat zulks mogelijk moet zijn. De juridische teksten zijn daarover niet altijd duidelijk volgens mij en dat leidt hier en daar tot discussies over welk bord moet worden geplaatst. Dat is dan ook de aanleiding voor deze vraag, mijnheer de staatssecretaris.

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Schryvers, aan de geldigheid van een verkeersbord dat een snelheidsbeperking oplegt, komt in principe pas een einde op een van de volgende twee manieren: ofwel wordt de snelheidsbeperking niet

04.01 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA): Les routes belges sont bordées de très nombreux panneaux de signalisation. Pour des raisons de clarté et d'esthétique, ainsi que pour des raisons budgétaires, il est indiqué de recourir à ces panneaux avec parcimonie. Pour les gestionnaires de la voirie, placer ces panneaux aux endroits adéquats n'est pas toujours chose aisée.

Quand une limitation de vitesse est instaurée quelque part, elle doit être suivie d'un panneau abolissant cette limitation à moins que celle-ci soit applicable jusqu'à un carrefour bien déterminé. Ce principe découle de l'article 13.3 de la convention de Vienne sur la signalisation routière. Dans cet article, il est question de signal contraire. Quelle interprétation le ministre donne-t-il à la notion de signal contraire?

Lorsque, par exemple, une zone 30 succède à une zone 50, faut-il nécessairement supprimer d'abord cette zone 50 avant de prévoir une nouvelle zone? Mon bon sens me dit que ce n'est pas nécessaire mais sur ce point également, c'est le flou le plus total.

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La validité d'un panneau de signalisation imposant une limitation de vitesse ne prend

herhaald na een kruispunt, ofwel maakt een ander bord een einde aan de snelheidsbeperking.

In de praktijk wordt een nieuwe snelheidsbeperking ook beschouwd als het einde van de vorige snelheidsbeperking. Dit moet worden begrepen als – zoals u het hebt genoemd – het “signal contraire” zoals is bedoeld in het Verdrag van Wenen.

Wat het concrete geval betreft waarvan u gewag maakt in uw vraag is het zo dat het bord, dat het begin van de bebouwde kom aanduidt, alsook het bord dat een snelheidsbeperking tot maximaal 50 kilometer per uur oplegt, de facto het einde betekent van de snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur. De rechtspraak bevestigt deze zienswijze.

04.03 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, (*geluid van een gsm-toestel*) ... voor politiezones. Ik zal die informatie met plezier meegeven. Ik ben ervan overtuigd dat er nu tientallen en wellicht nog veel meer overbodige borden langs onze wegen staan.

en principe fin que si la limitation n'est pas répétée après un carrefour ou si un autre panneau met fin à cette limitation. En pratique, une nouvelle limitation de vitesse est aussi considérée comme la fin de la limitation de vitesse précédente. Voilà ce qu'il faut entendre par signal contraire.

04.03 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA): Je me ferai un plaisir de transmettre ces informations. Je suis convaincue qu'actuellement, il subsiste au moins plusieurs dizaines de panneaux superflus le long de nos routes.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regionalisering van de rijexamencentra en de keuringsstations" (nr. 4068)
- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4264)
- de heer **Christian Brotcorne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomst van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 4311)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de toekomstkansen van het BIVV" (nr. 4495)

05 **Questions jointes de**

- **M. David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la régionalisation des centres d'examen du permis de conduire et des stations de contrôle technique" (n° 4068)
- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 4264)
- **M. Christian Brotcorne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avenir de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 4311)
- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les perspectives d'avenir de l'IBSR" (n° 4495)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn vraag over de regionalisering van de rijexamencentra en keuringsstations heel kort houden. Ook andere collega's hebben immers eenzelfde vraag gesteld. De vragen werden echter niet samengevoegd.

Mijnheer de staatssecretaris, in de bijzondere wet die in de raad der wijzen tot stand kwam, werd afgesproken dat rijexamens en keuringsstations zullen worden geregionaliseerd.

Momenteel zijn voornoemde onderdelen in handen van een tiental families die zichzelf in GOCA hebben verenigd. GOCA levert een niet onaanzienlijke bijdrage aan de werking van het BIVV.

05.01 David Geerts (sp.a-spirit): Il a été convenu dans la loi spéciale conçue par le Conseil des Sages que les examens de conduite et les stations de contrôle technique seront régionalisés. Ils sont aux mains d'une dizaine de familles qui se sont associées au sein du GOCA. Le groupement contribue de manière non négligeable au fonctionnement de l'IBSR.

Les stations de contrôle technique

Mijn vragen in dat verband aan de minister luiden als volgt. Ik zal ze in vijf concrete items onderverdelen.

Ten eerste, op welke manier wil de staatssecretaris het werk van het BIVV continueren? Zullen de keuringsstations en rijexamen centra nog steeds voor de financiële ondersteuning van het BIVV moeten instaan? Op welke manier wil de staatssecretaris voornoemde ondersteuning afdwingen?

Ten tweede, werd in de raad der wijzen afgesproken dat de taken van het BIVV, bijvoorbeeld educatie, CARA, sensibilisering en onderzoek, moeten worden geregionaliseerd?

Ten derde, op welke manier wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat de federale overheid ook over gegevens inzake ongevallen, oorzaken en verkeersveiligheid blijft beschikken?

Ten vierde, wat gebeurt er ondertussen met de Europese programma's die momenteel binnen het BIVV lopen?

Ten vijfde en ten slotte, komt er een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende Gewesten om de keuring in een ander Gewest te erkennen? Ik gaf als voorbeeld in mijn schriftelijke neerslag mensen die een caravan aan de kust of in de Ardennen hebben. Hoe zit het met hen? Wat gebeurt er met mensen die naar Brussel rijden en er hun wagen laten controleren?

05.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, j'abonde dans le même sens que le collègue Geerts. Je tiens en effet à relayer l'inquiétude des responsables et du personnel de l'IBSR, qui ont déjà eu l'occasion de vous écrire à cet égard, dans la foulée de la régionalisation des contrôles techniques ainsi que de l'organisation de l'agrément des centres d'examen. En effet, une part du financement de l'IBSR (8%, je pense) est à charge de ces contrôles techniques. Plusieurs questions se posent sur la continuité du financement de l'IBSR. Il se pourrait que les Régions décident de supprimer ou de réorienter la rétrocession vers l'IBSR.

Comment allez-vous garantir la pérennité de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et surtout la poursuite de ses missions? Envisagez-vous de rencontrer des représentants de l'IBSR afin d'évoquer avec eux l'avenir cet institut?

05.03 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le ministre, mon intervention ira dans le même sens. Lorsqu'il a été décidé de régionaliser totalement ou partiellement la sécurité routière, je ne suis pas certain que nous ayons tous à l'esprit l'existence de l'IBSR. Le personnel a ressenti un certain émoi à l'annonce de cette régionalisation, se demandant légitimement quel sera son avenir. Il s'agit, en effet, de 130 personnes employées dans ce service.

La structure de l'IBSR restera-t-elle fédérale ou bien celui-ci sera-t-il scindé? S'il conserve sa structure actuelle, la représentation sera-t-elle adaptée en y invitant les entités fédérées? Dans cette hypothèse, sous quelle forme le pouvoir fédéral y participera-t-il?

et les centres d'examen du permis de conduire devront-ils continuer à soutenir l'IBSR financièrement? Comment le secrétaire d'État veut-il imposer ce soutien? Le Conseil des Sages a-t-il décidé que les missions de l'IBSR devaient également être régionalisées? Comment le gouvernement fédéral continuera-t-il à disposer de données relatives aux accidents et à la sécurité routière? Qu'advient-il des programmes européens actuellement en cours au sein de l'IBSR? Un accord de coopération interviendra-t-il entre les différentes Régions pour que les contrôles techniques soient reconnus sur tout le territoire?

05.02 Valérie De Bue (MR): Er staat een regionalisering van de keuringsstations en de rijexamen centra op stapel. De keuringsstations nemen acht procent van de financiering van het BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) voor hun rekening. Mogelijk beslissen de Gewesten om de doorstorting van die middelen aan het BIVV af te schaffen of te heroriënteren.

Hoe zal u het voortbestaan van het BIVV waarborgen? Zal u vertegenwoordigers van het BIVV ontmoeten om de toekomst van het instituut te bespreken?

05.03 Christian Brotcorne (cdH): De beslissing om de verkeersveiligheid te regionaliseren, verontrust het personeel van het BIVV (130 personen). Zal het BIVV zijn federale structuur behouden? Wordt de vertegenwoordiging aangepast door de deelgebieden erbij te betrekken? Hoe zal de federale overheid eraan deelnemen?

Onze membres sur vingt-trois représentent les institutions publiques. L'institut conservera-t-il la même clef de répartition? Comment les administrateurs seront-ils nommés? Avec quel mandat? L'appellation officielle de l'IBSR va-t-elle changer?

Je m'interroge ensuite sur le financement, à l'instar de mes collègues. Nous savons que la décision prise dans le premier paquet de réformes de l'État vise à régionaliser les centres d'inspection automobile et les centres d'examen du permis de conduire. Leur cotisation versée à l'IBSR à hauteur de 6% permettait de financer cette institution à concurrence de 50%: 9 millions d'euros sur 16 millions d'euros. Comment ce financement sera-t-il assuré demain?

Ensuite, monsieur le ministre, l'IBSR développe des campagnes sur l'ensemble du territoire. Je pense, par exemple, au concept de "BOB".

Que se produira-t-il demain? Y aura-t-il plusieurs BOB, un Wallon, un Bruxellois, un Flamand ou nos campagnes de sensibilisation seront-elles encore identiques de Arlon à Anvers? En effet, toutes ces campagnes doivent, pour réussir, être acceptées socialement. Donc, nos concitoyens, qui sont les conducteurs automobiles qui franchissent allègrement les frontières régionales, doivent se retrouver, quel que soit l'endroit du territoire où ils se trouvent, dans le message qui est diffusé.

Il reste aussi, monsieur le secrétaire d'État, un problème particulier. Douze chercheurs de haut niveau sont aujourd'hui en activité au sein de l'IBSR. Ces chercheurs sont, en grande partie, financés par l'Union européenne, dont on sait que la tendance est de financer des projets, si pas transnationaux au moins nationaux et qui, dans toute la mesure du possible, dépassent les seules frontières nationales des États. Ces chercheurs conserveront-ils leur job? Dans l'affirmative, comment seront-ils encore financés? Qu'en sera-t-il non seulement des chercheurs mais aussi des projets européens?

On sait qu'est liée à l'IBSR la Commission fédérale de la sécurité routière. Que deviendra-t-elle demain? Quel sort sera réservé aux activités de recherche de cette commission? Mais l'objectif final étant surtout de lutter contre les accidents corporels en termes de circulation routière, comment fera-t-on, demain, pour conserver les indicateurs de sécurité routière qui sont particulièrement intéressants pour connaître la politique à mener en la matière?

Elf van de drieëntwintig leden vertegenwoordigen overheidsinstellingen. Behoudt het instituut die verdeelsleutel? Hoe zullen de bestuurders worden benoemd?

Zal het instituut van naam veranderen?

De beslissing in het kader van het eerste hervormingspakket strekt ertoe de keuringsstations en de rijexamencentra te regionaliseren. Met hun bijdrage van zes procent aan het BIVV kon die instelling ten belope van 50 procent worden gefinancierd: negen van de 16 miljoen euro. Hoe zal die financiering in de toekomst gebeuren?

Het BIVV heeft campagnes gevoerd op het hele grondgebied, bijvoorbeeld de BOB-campagne.

Zullen er nog sensibiliseringscampagnes op nationaal niveau worden gevoerd? Onze medeburgers moeten de boodschap die verspreid wordt, immers als dusdanig kunnen herkennen, waar ze zich ook bevinden.

Bovendien zijn er vandaag twaalf vorsers actief bij het BIVV. Hun werkzaamheden worden grotendeels gefinancierd door de Europese Unie, die de voorkeur geeft aan transnationale of op zijn minst nationale projecten. Kunnen de vorsers op die financiering blijven rekenen?

Wat zal er worden van de onderzoeksactiviteiten van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, die aan het BIVV is verbonden? Hoe zal men ervoor zorgen dat de verkeersveiligheidsindicatoren, die uitermate interessant zijn om het beleid op dat gebied uit te stippelen, behouden blijven?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, collega's, eerst en vooral heb ik een bemerking bij de manier van werken. Het is natuurlijk een beetje lastig om al over de gevolgen van een wet te gaan spreken op een moment waarop die wet nog niet in

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Il est difficile de parler des conséquences d'une loi alors que celle-ci n'a pas encore franchi le

het Parlement is gepasseerd. De discussie over de gevolgen ervan zou eigenlijk dan moeten worden gevoerd.

Er zijn echter enkele vragen ingediend en ik sluit mij er dan ook bij aan omwille van de onrust die is ontstaan bij de mensen van het BIVV. Het zou natuurlijk goed zijn als we die onrust nu reeds kunnen wegnemen. Dat neemt echter de randbemerking bij de manier van werken niet weg. Ik sluit mij uiteraard aan bij alle vragen die reeds zijn gesteld. Ik denk dat alle vragen die ik had voorzien reeds aan de orde zijn gebracht. Ik geef dan ook graag het woord door, uiteraard via de voorzitter, aan de staatssecretaris.

05.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw, mijne heren, er zijn heel wat specifieke en zelfs gedetailleerde vragen gesteld met betrekking tot de toekomst van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Ik hoop dat de leden van de commissie ermee akkoord zullen gaan dat ik in de huidige fase van de indiening en de behandeling van het voorontwerp van bijzondere wet, zoals collega Jef Van den Bergh heeft opgemerkt, en de mogelijke gevolgen daarvan, mij zal beperken tot het geven van een globaal antwoord waarin niettemin voldoende deelelementen zullen vervat zijn die reeds een duidelijke beantwoording zijn van sommige punten die in de vraagstelling van de sprekers vervat zijn.

Mevrouw, mijne heren, het ontwerp van bijzondere wet dat door de regering werd ingediend, bevat dus een deel regionalisering van de verkeersveiligheid. Het bepaalt onder meer dat de bevoegdheden inzake het toezicht op de technische voorschriften voor voertuigen in het wegverkeer en de organisatie van de examen centra naar de Gewesten zullen worden overgeheveld.

Het ontwerp zoals het voorligt, spreekt daarbij nergens over de regionalisering van het BIVV, dat overigens een vzw is die onder het voorzitterschap van de federale minister of staatssecretaris van Mobiliteit wordt bestuurd door de vertegenwoordigers van de verschillende overheden en belangenorganisaties uit de verkeersector.

Het weze aangemerkt dat de opdrachten van het instituut een zeer breed palet van verkeersveiligheidsitems bestrijken. Die items kunnen worden samengevat als voorlichting en opvoeding, studie en onderzoek, ongevalanalyse, medische rijgeschiktheid, technische opdrachten inzake homologatie en metrologie, alternatieve gerechtelijke maatregelen, examens voor vervallenverklaarden, beleidsvoorbereiding inzake strafrechtelijk beleid en men kan er nog enkele aan toevoegen.

Sinds de staatshervorming van 1989 zijn de Gewesten vertegenwoordigd in de raad van beheer, gelet op de bevoegdheden inzake infrastructuur en het feit dat de affichegeborden langs de autosnelwegen in feite toebehoren aan de Gewesten en voor de helft van de tijd ook door de Gewesten worden gebruikt.

Het BIVV is daarbij een forum waarin de werkgroepen en de vergaderingen tussen de verschillende overheden, zowel federaal als gewestelijk, worden overlegd. Het is in zekere zin ook een beleidsvoorbereidende instantie van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

cap du Parlement. Il serait toutefois bon de pouvoir rassurer le personnel de l'IBSR. Je me rallie aux questions qui ont été posées.

05.05 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le gouvernement a déposé un projet de loi spéciale visant à régionaliser la sécurité routière. Ce projet prévoit notamment le transfert aux Régions des compétences relatives au contrôle des prescriptions techniques applicables aux véhicules et à l'organisation des centres d'examen.

Le projet n'évoque nullement la régionalisation de l'IBSR. La présidence de l'Institut est d'ailleurs assurée par le ministre ou secrétaire d'État fédéral, l'administration en étant quant à elle confiée aux représentants des différents niveaux de pouvoir et organisations du secteur des transports. Les missions de l'IBSR en matière de sécurité routière sont très diverses. Depuis la réforme de l'État de 1989, les Régions sont représentées au conseil d'administration étant donné leurs compétences en matière d'infrastructure et de panneaux d'affichage le long des autoroutes.

L'IBSR joue à cet égard le rôle de forum de concertation pour des groupes de travail et la tenue de réunions, tant à l'échelon fédéral qu'à l'échelon régional. Il peut aussi être considéré comme un organe de préparation de la politique relevant de la commission fédérale de la Sécurité routière. Compte tenu du fait que l'IBSR remplit de très nombreuses fonctions, l'IBSR mérite sans aucun doute de continuer ses activités, certes sur

Gelet op de ruime opdrachten die u daarnet hebt omschreven, moet het toch voor iedereen duidelijk zijn dat het BIVV zeker nog reden tot voortbestaan heeft, zij het dan wel met opdrachten en in een organisatiestructuur die dynamisch moet worden bekeken, gelet op de bevoegdheden die inzake verkeersveiligheid aan de Gewesten zullen worden overgedragen. Daarbij moeten wij in elk geval het dubbel gebruik vermijden en zeker de samenwerking en het overleg bevorderen.

Ik denk dat de problematiek van de financiering van het BIVV ook vanuit deze optiek moet worden bekeken. Het Instituut wordt gefinancierd door bijdragen uit de technische controle en de examencentra, en dat ten belope van ongeveer 9 miljoen euro op een totaal budget van ongeveer 16 miljoen euro. Theoretisch, of moet ik zeggen hypothetisch, kunnen de Gewesten vanaf 1 januari 2009 beslissen over deze onmisbare financieringsbron van het BIVV.

Op het Interministerieel Comité van de Verkeersveiligheid dat op 5 maart 2008 vergaderde en waarin de Gewesten zijn vertegenwoordigd, werd een task force opgericht met twee duidelijke opdrachten. Die task force moet ervoor zorgen dat de kwantitatieve doelstellingen die de Staten-Generaal had opgesteld, worden bereikt en moet opvolging en uitvoering geven aan de regionalisering van de verkeersveiligheid.

Op de eerste vergadering van deze task force op 18 maart 2008 werd de problematiek van de toekomst van het BIVV toegelicht. De raad van bestuur waarin de Gewesten zetelen, heeft deze aangelegenheid sowieso ter sprake gebracht.

De verdere behandeling zal gebeuren in het kader van de vergadering van de task force en meer specifiek tijdens de contacten die mijn kabinet en ikzelf zullen hebben met de Gewesten.

Ik kan u overigens meedelen dat mijn voorganger op dit departement, huidige premier Leterme, over deze aangelegenheid een persoonlijk gesprek heeft gehad met de leidinggevende personen van het BIVV.

Daaropvolgend werd een mededeling gedaan aan het personeel van het BIVV, waarmee ik tegemoetkom aan de vraag van collega Brotcorne.

Uit de evolutie van de besprekingen met de Gewesten zal moeten blijken en worden uitgemaakt hoe de toekomst van het BIVV er zal uitzien, zowel wat betreft zijn opdrachten en organisatiestructuur als wat betreft de financieringswijze. Ik kan alleen maar vaststellen dat bij heel wat leden van deze commissie een grote bezorgdheid bestaat, die ik overigens voor 100% deel, niet alleen over de voortzetting van de activiteiten van het Instituut inzake de campagnes, ongevalanalyse, het CARA enzovoort, maar ook over de gevolgen daarvan voor het personeel dat ongerust is over zijn verdere tewerkstelling. Ook dit element zal moeten worden meegenomen in de verdere besprekingen.

Wat de regionalisering van de autokeuring betreft, waarop de heer Geerts specifiek de nadruk heeft gelegd, moet ik zeggen dat het ontwerp van bijzondere wet op de staatshervorming bepaalt dat de

la base d'un paquet de tâches bien défini et au sein d'une structure organisationnelle dynamique vu le transfert de compétences.

Sur un budget total de 16 millions d'euros, l'IBSR est financé à concurrence de 9 millions d'euros par des apports provenant du contrôle technique et des centres d'examen. Théoriquement, les Régions auront un droit de décision touchant à cette source de financement à compter du 1^{er} janvier 2009. Le 5 mars 2008 a été créée une task force dont la mission consistera à atteindre les objectifs quantitatifs des Etats-généraux et à régionaliser la sécurité routière. Lors de la première réunion de cette *task force*, l'avenir de l'IBSR a été ébauché. Le traitement de ce point sera poursuivi à l'occasion des contacts que j'aurai avec les Régions. Du reste, le premier ministre Leterme, qui m'a précédé à ce département, a eu personnellement un entretien avec la direction de l'IBSR. Il s'en est suivi une communication au personnel de l'IBSR.

L'avenir de l'IBSR sera tributaire des tractations avec les Régions, tant en ce qui concerne ses missions et sa structure organisationnelle qu'en ce qui concerne son mode de financement. Une grande inquiétude, que je partage et qui a pour objet la poursuite des activités de l'IBSR et l'emploi futur en son sein, règne actuellement.

Le projet de loi spéciale prévoit la régionalisation de la compétence relative au contrôle technique. Il implique que chaque Région pourra appliquer ses règles propres en ce qui concerne l'organisation du contrôle technique et sa teneur, bien évidemment dans le cadre des directives européennes. Selon les informations dont je dispose actuellement, chaque véhicule devra être contrôlé dans la Région où il aura été immatriculé. Aussi

bevoegdheid inzake het toezicht op de technische voorschriften van de voertuigen in het wegverkeer eveneens wordt geregionaliseerd. Dit wil in principe zeggen dat elk Gewest eigen regels kan opleggen betreffende de organisatie en de inhoud van de technische controle, met dien verstande evenwel dat ook de Gewesten ertoe gehouden zijn de Europese richtlijnen betreffende de autokeuring na te leven en die op dat punt ook een harmonisatie van de keuringsregels over de drie Gewesten heen moet waarborgen.

Volgens de informatie waarover ik op dit ogenblik beschik, maar waarover, ik geef het graag toe, ook nog juridisch denkwerk moet worden verricht, zou het zo kunnen zijn – ik spreek in de voorwaardelijke wijs, mijnheer Geerts – dat een voertuig zal moeten worden gekeurd in het Gewest van de plaats waar het is ingeschreven. Ik denk dat het dan vooral een kwestie is van een voldoende groot aanbod en spreiding van keuringsplaatsen per Gewest om ervoor te zorgen dat de voertuigen in het eigen Gewest zelf kunnen worden gekeurd. Ik weet dat dit hard klinkt, maar het is een consequentie. Het afsluiten van een samenwerkingsakkoord om ook voertuigen van een ander Gewest te keuren, kan ik mij goed indenken. U zult begrijpen dat niet ik daarover kan beschikken, maar dat het een akkoord zal moeten zijn tussen de Gewesten onderling.

U hebt het probleem aangesneden van de caravans die zich bijvoorbeeld aan de kust of in de Ardennen bevinden. Die vraag lijkt mij, eerlijk gezegd, niet zo pertinent. Het gaat naar mijn gevoelen voornamelijk om stacaravans die niet meer aan een goedkeuring zijn onderworpen. Wanneer die caravans dan toch in het verkeer komen, veronderstel ik dat het is om naar de kust of de Ardennen te worden gesleept vanaf de plaats waar het trekkend voertuig is ingeschreven. Op dat ogenblik zal het regime van het trekkend voertuig moeten worden gevolgd.

Dat zijn mijn antwoorden in erg hypothetische vorm inzake de gevolgen van de goedkeuring, zoals wij die vandaag zien.

05.06 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw zeer uitvoerig antwoord. Ik weet wel dat het een hypothetische discussie was maar niettemin meen ik dat het nuttig was dat hier eens te bespreken.

Wat het BIVV zelf betreft, noteer ik twee dingen: dat er eigenlijk een soort samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten voor de financiering – maar dat zal na de uitvoering van de wetgeving zijn – en dat inzake de regionalisering van de autokeuring het gezond verstand ook naar boven zal moeten komen om een aantal praktische bezwaren en belemmeringen niet te verzwaren door administratieve overlast.

05.07 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous remercier pour votre réponse. Il n'est pas facile de donner une réponse quand la loi n'est pas encore votée, mais j'ai bien compris que l'IBSR était indispensable et que son action allait être pérennisée.

Les Régions vont gagner en puissance et un accord de coopération va être conclu. Rien n'est sûr quant au financement. Je suivrai cette question de près. Je plaide pour qu'on maintienne une certaine

importe-t-il que chaque Région veille à assurer une dispersion géographique suffisante des stations de contrôle. Toutefois, il n'est pas exclu que les Régions concluent des accords de coopération ayant pour effet qu'il soit encore possible de faire contrôler un véhicule dans une autre Région que celle de son immatriculation.

À mon avis, les caravanes ne devraient pas poser de problème sérieux. Les caravanes résidentielles ne sont pas soumises à homologation et les caravanes circulant dans le trafic sont toujours tractées par un autre véhicule. Aussi sont-elles assujetties aux règles applicables au véhicule tractant.

05.06 David Geerts (sp.a-spirit): Je note qu'il y a lieu de conclure une convention de coopération en vue du financement de l'IBSR et que le bon sens devrait permettre de lever un certain nombre d'entraves administratives à la régionalisation de l'inspection automobile

05.07 Valérie De Bue (MR): Ik begrijp dat het BIVV onontbeerlijk is, dat de Gewesten meer bevoegdheid krijgen en dat er een samenwerkingsakkoord zal worden gesloten. Het Instituut zou als overlegforum moeten dienen met het oog op het uitstippelen van een federaal beleid. De

cohérence et qu'on n'en arrive pas à des campagnes complètement différentes d'une Région à l'autre. L'expertise de l'IBSR ne faisant aucun doute, cet institut devrait servir de lieu de concertation entre les Régions pour une politique fédérale.

Par contre, en ce qui concerne les contrôles techniques, ai-je bien compris que si on fait immatriculer sa voiture en province du Luxembourg et qu'ensuite on va habiter à la côte, on devra quand même faire contrôler son véhicule en Wallonie? Je trouverais cela aberrant! Essayons de simplifier le système au maximum.

05.08 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, merci de ne pas vous être débiné en arguant que la loi n'est pas encore passée. J'entends que vous souhaitez maintenir l'expertise de l'IBSR. Vous nous rassurez aussi quant à son financement. Pour ce qui est de la structure, vous êtes resté évasif. Nous serons attentifs à l'évolution de ce projet.

Ce qu'il faut retenir de ce débat, c'est que quand on met sur la table des éléments à régionaliser, on n'imagine pas tout ce qui peut se cacher derrière, l'exemple type étant l'immatriculation. Comment cela va-t-il se passer concrètement? Les employés de l'IBSR se sont aussi inquiétés de leur avenir suite au projet de régionalisation. Nous n'étions pas conscients de tout ce qui en découlait. L'essentiel ici, c'est l'évidence de l'expertise et l'objectif des états généraux de la sécurité routière, qui doivent vraiment nous servir de guide dans notre manière d'envisager la chose.

05.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor het uitgebreide antwoord op de voorlopig natuurlijk nog wat hypothetische vragen. Ik zal er de misschien wat hypothetische conclusie uit trekken dat in elk geval het werk dat het BIVV vandaag doet zal worden voortgezet. De toekomst zal uitwijzen welke delen op federaal en op regionaal niveau zullen gebeuren. Het werk zal in elk geval moeten blijven gedaan worden. Ik neem dus aan dat er voor de mensen die daar schitterend werk leveren ook werk zal blijven.

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

06 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de regelgeving met betrekking tot het verplaatsen of takelen van voertuigen" (nr. 4213)
06 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réglementation relative au déplacement ou au remorquage des véhicules" (n° 4213)

06.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatsecretaris, eind januari, begin februari heb ik in dit Huis een nieuwe resolutie ingediend, die bijna dezelfde was als deze die mijn collega's in de vorige legislatuur hebben ingediend, betreffende een regelgeving inzake het verplaatsen van voertuigen. Onlangs was hierover over de radio een interessante discussie waar mensen hiervan voorbeelden gaven. De onduidelijkheden, wantoestanden en misverstanden werden ook op een site geplaatst. Ik denk dat het

financieringskwestie zal ik op de voet volgen.

Het systeem voor de technische keuring moet zoveel mogelijk worden vereenvoudigd.

05.08 Christian Brotcorne (cdH): Wat de financiering van het BIVV betreft, stelt u ons gerust, maar aangaande de structuur ervan staat er nog niets vast. Wij zullen het dossier blijven opvolgen. Wij waren ons er helemaal niet van bewust dat de regionalisering van het BIVV zo'n gevolgen zou hebben, bijvoorbeeld voor de inschrijving van de voertuigen en de toekomst van de bedienden.

Hoofdzaak is de voor hand liggende noodzaak om over de knowhow van het Instituut te blijven beschikken en de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid na te streven.

05.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): L'avenir nous dira ce qui devra se passer respectivement au niveau fédéral et au niveau régional. Le travail doit en tout état de cause continuer à être fait. Je suppose que le personnel de l'IBSR qui fait de l'excellent travail aura encore de quoi s'occuper.

06.01 David Geerts (sp.a-spirit): Ma proposition de résolution relative au déplacement de véhicules vise à mettre en place une législation claire qui ne porte pas atteinte à l'image des sociétés de remorquage fiables. Le secrétaire d'État est-il disposé à

belangrijk is om een aantal zaken hierover te verduidelijken. Met mijn voorstel van resolutie wil ik daaraan ook tegemoetkomen, zodat er een heldere en duidelijke wetgeving is en bonafide takelfirma's niet meer in een slecht daglicht worden gesteld.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, bent u bereid om in een aparte paragraaf te voorzien in de verkeerswet, met betrekking tot het verplaatsen of takelen van een voertuig? Zo niet, wilt u daarover advies inwinnen bij de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid?

Ten tweede, zult u overleg plegen met de takelsector om te komen tot het eenduidige tarifiëren, zoals ook is gebeurd met het gerechtelijk takelen? De minister van Justitie heeft destijds afgesproken dat tussen 08.00 uur 's morgens en 20.00 uur 's avonds een tarief van 60 euro gold, te vermeerderen met 1 euro per km indien de takeling 15 km zou overschrijden. Na 20.00 uur zou dat 90 euro bedragen, met hetzelfde surplus.

Het is belangrijk dat er eenduidigheid is, zodat iedereen weet waar hij staat en er een gelijke behandeling is van alle mensen van wie het voertuig wordt getakeld.

Ten derde, zult u werk maken van een officiële erkenning van takelfirma's, rekeninghoudend met het kwaliteitslabel van takelmeester, waardoor bevoegde personen hierop een beroep kunnen of moeten doen?

06.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, ik ben helemaal niet geneigd om in de verkeersreglementering bijkomende regels voor te schrijven betreffende het wegslepen van voertuigen op bevel van de politie. Ik denk dat een algemene bepaling zoals nu het geval is, moet kunnen volstaan en dat een meer concrete invulling ervan aan de steden en gemeenten zelf moet worden overgelaten. Het parkeerbeleid is immers grotendeels in hun handen.

Het gaat meestal over het probleem van de betaling van de takelkosten en over de eventuele weigering van de takelfirma om de auto terug te geven in geval van niet-betaling, het zogenaamde retentierecht. Ik vind dat de gemeenten dit eigenlijk best via hun eigen retributiereglement regelen. In dit retributiereglement kunnen immers meteen de modaliteiten worden opgenomen waarnaar de auto moet worden versleept en tegen welke voorwaarden men de auto kan recupereren.

Na overleg met de takeldiensten kan in een retributiereglement worden bepaald wat de precieze tarieven voor het takelen en het "bewaren" van het voertuig zijn. De gemeente of de lokale politie stort dan eventueel het verschuldigde bedrag door naar de takeldienst. Een dergelijke procedure zorgt ervoor dat de takelfirma de gemaakte kosten vergoed ziet, waardoor het eigenlijk geen zin meer heeft het voertuig niet aan de rechtmatige eigenaar terug te bezorgen.

Ik weet dat steden zoals Gent en Antwerpen reeds een dergelijk retributiereglement hebben.

Het lijkt ons eerlijk gezegd ook de beste manier om problemen met takelfirma's, die op sommige plaatsen reëel zijn, proberen te

inscrire un paragraphe distinct dans la loi sur la circulation routière concernant le déplacement ou le remorquage d'un véhicule? Un avis sera-t-il demandé à la Commission fédérale pour la sécurité routière? Une concertation est-elle prévue avec le secteur afin d'élaborer une tarification univoque comme en matière de remorquage judiciaire? S'attellera-t-on à l'élaboration d'une reconnaissance officielle des sociétés de remorquage?

06.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je n'ai pas l'intention d'imposer des règles supplémentaires en matière de remorquage de véhicules. Une disposition générale est suffisante et l'application concrète revient aux villes et aux communes. Le problème du paiement des frais de remorquage et l'exercice du droit de rétention en cas de non-paiement peut être réglé par le biais du règlement de rétribution des communes, à Gand et à Anvers. Il est par ailleurs logique que les tarifs puissent différer d'une commune à l'autre, parce qu'il s'agit également d'une prestation variable. Il n'est donc pas opportun d'inscrire les tarifs d'une société de remorquage dans la réglementation en matière de circulation routière, ni de reconnaître officiellement les sociétés de remorquage. Nous pourrions ainsi créer des monopoles de fait.

vermijden.

Dat er tussen de verschillende steden en gemeenten verschillen in de gehanteerde tarieven zijn, is logisch. Het gaat immers niet om een straf, maar om een vergoeding voor een prestatie die kan variëren in functie van andere wetmatigheden – overdag, 's nachts, op zondag. De wetmatigheden kunnen dus helemaal verschillend zijn.

Uw tweede vraag moet ik negatief beantwoorden. Het opnemen in de verkeerswetgeving van de tarieven van een takeldienst lijkt mij niet opportuun. Het is aan de steden en gemeenten de tarieven op hun niveau, als zij dat tenminste wensen, via een retributiereglement te regelen.

Ook op uw derde vraag moet ik negatief antwoorden. Nu worden op het niveau van de politiediensten al overeenkomsten met takelfirma's gesloten. Enorm veel politiezones hebben dat gedaan. In voornoemde overeenkomsten worden de kwaliteitseisen gesteld en wordt ook een goede werkwijze afgesproken. Dat moet volstaan. Wij kunnen, zoals u wel zult begrijpen, van overheidswege niet ageren om feitelijke monopolies tot stand te brengen op basis van een inschrijving in de verkeerswetgeving.

06.03 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, mijn repliek zal zeer kort zijn omdat de antwoorden op mijn verschillende vragen duidelijk negatief waren.

Wat ik wel noteer, is de belangrijke notie van het retentierecht en het feit dat hier wordt gezegd dat dit wetgeving-technisch eigenlijk niet kan omdat er geen wettelijke basis voor bestaat. Het is belangrijk dat de gemeenten dit in hun reglementering ook vermelden omdat daarover zeer veel onduidelijkheid bestaat.

Ik ben een municipalist en uiteraard hebben de gemeenten het recht om zelf hun retributie te bepalen, maar dit kan dan wel zorgen voor zeer grote verschillen tussen de gemeenten onderling. De toepassing van het takelen kan zeer arbitrair lijken voor degene wiens voertuig werd getakeld.

06.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De gemeentelijke reglementering zal in elk geval onder de supervisie van de provincies vallen. Zij weten welke basisreglementering op vele plaatsen wordt toegepast en wat de beste schikking dienaangaande is. Trouwens, even kort op internet checken geeft meteen de bestaande mogelijkheden weer en zelfs de kwalificaties die worden aangepast volgens de geldende criteria.

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

07 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de la société d'exploitation de Bruxelles-National" (n° 4239)

07 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vergoeding die de houder van de exploitatielicentie van de exploitatievennootschap van Brussel-Nationaal dient te betalen" (nr. 4239)

07.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le

06.03 David Geerts (sp.a-spirit): Les réponses à mes questions sont clairement négatives. Il est important que, dans leur réglementation, les communes apportent des précisions quant au droit de rétention. Pour le reste, j'ai du mal à accepter qu'il puisse exister de telles différences de coût entre les communes.

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La réglementation communale sera, en tout cas, soumise à la supervision des provinces.

07.01 Thérèse Snoy et

président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaite vous poser une question sur la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de la société d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Je me base sur un arrêté royal du 8 mars 2006 qui fixe le montant et les modalités d'imputation et de versement de la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, c'est-à-dire la BIAC.

L'article 1^{er} de cet arrêté royal définit le montant de la redevance à 175.000 euros. Une somme adaptée chaque année en fonction de l'indice santé. L'article 6 précise que cette somme est intégralement répartie par la BIAC entre les compagnies aériennes au prorata des mouvements effectués dans l'installation aéroportuaire.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous me préciser comment a été défini le montant de cette redevance qui paraît assez basse lorsque l'on connaît le volume et le nombre de passagers d'un aéroport international comme celui de Zaventem? Quels ont été les critères retenus pour fixer cette redevance? Plus particulièrement, des critères environnementaux ont-ils été pris en compte? Pourriez-vous également me préciser à combien s'élève ce montant pour 2008 sur la base des indexations depuis 3 ans et quel est le nombre de mouvements effectués l'année dernière dans l'aéroport, l'idée étant de voir comment on peut calculer par passager le coût de cette redevance?

(En raison d'un problème technique, l'enregistrement digital de la réponse du secrétaire d'État est incomplet)

(Ingevolge een technisch probleem is de digitale geluidsopname van het antwoord van de Staatssecretaris onvolledig)

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame, le (...) de banque dû par le titulaire de la licence d'exploitation de la société d'exploitation de Bruxelles-National a été spécifiquement prévu pour réduire les coûts administratifs engendrés par des contrôles de (...). L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 8 mars 2006 fait référence à l'article 53 de la loi du 20 juillet 2005, qui mentionne au 1^{er} alinéa que "le titulaire de la licence d'exploitation verse (...) une redevance en vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement du personnel de l'autorité de régulation économique. Le titulaire de la licence d'exploitation (...) aérienne au prorata des mouvements (...)".

Le montant a donc été calculé (..) en fonction des frais de fonctionnement encourus par le service de régulation du transport (...) et des exploitations de l'aéroport de Bruxelles-National, pour ce qui concerne plus spécifiquement cette dernière activité. Cette redevance s'élève pour l'année 2008 à 182.233,00 euros. (...) la redevance imputée à chaque mouvement est alors recalculée en fonction du nombre de mouvements du mois précédent. Le nombre de passagers ayant emprunté l'aéroport en 2007 est de 10,8 millions tandis que le nombre de mouvements a été de 264.366. Le montant facturé aux compagnies aériennes pour chaque mouvement est donc actuellement de l'ordre de 0,70 eurocent.

La croissance du nombre de mouvements étant supérieure à l'inflation, ce montant est (...) légèrement pour l'instant.

d'Oppuers (Ecolo-Groen!): De retributie die de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal (BAC) dient te betalen, bedraagt 175.000 euro, een bedrag dat jaarlijks aan de evolutie van de gezondheidsindex wordt aangepast. BAC verdeelt het volledige bedrag tussen de luchtvaartmaatschappijen naar rata van het aantal bewegingen op de luchthaven.

Hoe werd het bedrag van die retributie vastgesteld? De retributie lijkt immers vrij bescheiden te zijn, rekening houdend met de grootte van de luchthaven en met het aantal passagiers. Werd er rekening gehouden met milieufactoren? Hoeveel bedraagt de retributie voor 2008? Hoeveel vliegbewegingen waren er vorig jaar, zodat we kunnen berekenen hoeveel die retributie per passagier bedraagt?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het bedrag van de retributie werd berekend op basis van de werkingskosten van de reguleringsdienst van de luchthaven. Met dat bedrag moeten die kosten mee gefinancierd worden. De retributie bedraagt 182.233 euro voor het jaar 2008. In 2007 waren er 10,8 miljoen passagiers en 264.366 bewegingen. Het aan de luchtvaartmaatschappijen gefactureerde bedrag bedraagt momenteel 70 eurocent per beweging.

De retributie kan niet met een milieutaks worden gelijkgeschakeld.

La redevance a été spécifiquement prévue pour couvrir les frais administratifs engendrés par le contrôle du respect des termes de la licence. Elle ne peut en aucune mesure, être assimilée à une taxe environnementale.

07.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je suis heureuse que vous arriviez à la même conclusion que moi. Si on divisait cette redevance qui a peu évolué depuis 2006, on aurait un montant par vol qui serait tout à fait dérisoire. Et si on devait ramener cela par passager, ce serait encore beaucoup de zéros en plus. Je trouve dommage que l'État fédéral ne puisse utiliser cette redevance comme recette en fonction d'un certain nombre de critères, comme le nombre de passagers par vol ou les performances environnementales des avions.

Je voulais vous signaler que cette redevance par passager est de 10 euros aux Pays-Bas. J'avais d'autres chiffres que vous car je pensais que nous étions arrivés à 25 millions de passagers en 2007 et vous avez parlé de 17 millions. Si on avait demandé une redevance de 10 euros par passager, on aurait 170 millions de plus dans les caisses de l'État. Étant donné que nous sommes obligés de réduire nos émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du protocole de Kyoto, étant donné que la fiscalité environnementale est une mesure soutenue par les instances économiques européennes et l'OCDE, je ne vois pas pourquoi le transport aérien continue à bénéficier de redevances et d'une fiscalité aussi faibles alors que c'est une activité polluante. Elle est assez scandaleusement favorisée par rapport aux autres modes de transport.

07.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je constate que l'opposition fait des suggestions au ministre du Budget.

07.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat u tot dezelfde conclusies komt als ik. Ik betreur dat de Staat voor deze retributie niet uitgaat van verschillende criteria zoals het aantal passagiers of de milieuprestaties van de vliegtuigen.

Als deze retributie zoals in Nederland 10 euro per passagier zou bedragen, zou de Schatkist over 170 miljoen euro extra beschikken. Ik zie niet in waarom zo schandelijk voordelige fiscale voorwaarden worden toegepast op een bijzonder vervuilende modus als het luchtvervoer terwijl dat niet het geval is voor andere transportwijzen.

07.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Onze standpunten zijn eigenlijk suggesties voor de minister van Begroting.

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

08 Question de M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les vélos à assistance électrique" (n° 4361)

08 Vraag van de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de elektrische fiets" (nr. 4361)

08.01 Christian Brotcorne (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, un nouveau mode de transport fait timidement son apparition sur nos routes et dans nos villes: le vélo à assistance électrique. Ses avantages sont évidents: ce sont ceux du vélo classique auxquels s'ajoute un plus grand confort d'utilisation.

La réglementation actuelle assimile ces engins à des vélos, pour autant que la puissance du moteur électrique ne dépasse pas 25kw. De plus, l'assistance doit se réduire progressivement et s'interrompre au-delà de 25km/h. Si ces conditions ne sont pas remplies, on passe dans la catégorie des vélomoteurs de classe B, avec diverses contraintes qui rendent l'utilisation moins conviviale: port d'un casque moto et assurance en responsabilité civile notamment.

Ces dispositions sont raisonnables du point de vue de la sécurité bien

08.01 Christian Brotcorne (cdH): In de reglementering worden elektrische fietsen gelijkgesteld met fietsen mits het vermogen van de motor niet groter is dan 25 kW. Bovendien dient de elektrische trapondersteuning geleidelijk aan te verminderen en stil te vallen boven de 25 km/uur. Boven die snelheid komt men in de categorie van de bromfietsen klasse B.

De maximumsnelheid van 25 km/uur is wellicht een beetje laag.

que la limite de 25km/h soit sans doute un peu basse. Certains vélos à assistance électrique actuellement sur le marché dépassent d'ailleurs cette vitesse en mode assisté. Dans ce cas, l'assurance familiale qui couvre la responsabilité du cycliste pourrait en principe refuser d'intervenir suite à un accident, considérant le vélo comme un vélomoteur, nécessitant une RC spécifique.

Certains pays, comme la Suisse et l'Allemagne, ont défini une nouvelle catégorie qui permet de combler cette lacune: les "vélomoteurs légers", dont l'utilisation est couverte par une simple extension de l'assurance en responsabilité familiale et qui ne contraint pas l'utilisateur au port du casque moto.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes.

1. Quelle est votre position face à l'apparition de ces nouveaux types de véhicules que sont les vélos à assistance électrique?
2. Comment envisagez-vous leur classification?
3. La législation actuelle vous paraît-elle adaptée?
4. Que pensez-vous de la création d'une nouvelle catégorie située entre le vélo et le vélomoteur?

08.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, tout d'abord, je me dois de constater que le phénomène du vélo à assistance électrique n'est pas neuf mais il est vrai qu'avec le vieillissement de la population, son succès va croissant en Belgique et le choix sur le marché s'élargit, heureusement.

En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, je ne puis que me réjouir de tout enrichissement des différents modes de déplacement écologique qui se présentent.

Leur classification dans notre réglementation routière ne pose en fait pas de problème, pour autant que sa construction corresponde à la définition qui est reprise dans la directive européenne 2002/24. Le vélo à assistance électrique est tout simplement assimilé au vélo sur la base de l'article 2.15.1 du Code de la route et, partant, est exempt de l'obligation du port du casque et de l'assurance en responsabilité civile pour véhicule motorisé.

La législation belge actuelle est conforme à la réglementation européenne la plus récente. Elle est adaptée aux besoins des citoyens puisqu'à côté de la catégorie des cycles à laquelle appartient le vélo à assistance électrique, le citoyen dispose de plusieurs autres choix pour sa mobilité comme les cyclomoteurs classe A (jusqu'à 25 km/h) ou classe B (jusqu'à 45 km/h). Étant donné l'existence des cyclomoteurs de classe A, je ne vois pas l'utilité, pour le moment tout du moins, d'introduire une nouvelle catégorie intermédiaire.

De toute façon, à une vitesse plus élevée, je ne puis que conseiller le port du casque pour les vélos à assistance électrique.

08.03 Christian Brotcorne (cdH): Si on roule au-delà des 25 km/h, on considère dans votre réponse qu'il s'agit d'un vélomoteur. Dont acte.

Sommige elektrische fietsen gaan sneller dan 25 km/uur wanneer de hulpmotor wordt gebruikt.

Bepaalde landen, zoals Zwitserland en Duitsland, hebben een nieuwe categorie ingevoerd waarmee die leemte wordt verholpen: de categorie van de 'lichte bromfietsen', waarvan het gebruik gedekt wordt door een eenvoudige uitbreiding van de familiale aansprakelijkheidspolis, en waarbij de gebruiker geen helm hoeft te dragen.

Wat is uw standpunt over die nieuwe elektrische fietsen? Hoe ziet u hun classificatie? Is de huidige wetgeving hieraan aangepast? Wat denkt u van de invoering van een nieuwe categorie, tussen de fiets en de bromfiets?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De elektrische fiets is geen nieuw verschijnsel, maar maakt wel opgang.

Er is eigenlijk geen enkel probleem met de classificering ervan in onze verkeerswet. De huidige Belgische wetgeving strookt met de meest recente Europese regelgeving. Ze is aan de behoeften van de burgers aangepast, aangezien die over meerdere keuzemogelijkheden beschikken naast de categorie van de fietsen, waartoe ook de elektrische fiets behoort. Gelet op het bestaan van de categorie van de bromfietsen klasse A zie ik het nut niet in van de invoering van een nieuwe tussencategorie.

Als er sneller wordt gereden, raad ik hoe dan ook aan een helm te dragen.

08.03 Christian Brotcorne (cdH): Wanneer men meer dan 25 kilometer per uur rijdt, wordt de

fiets dus als een bromfiets beschouwd. Waarvan akte.

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

Le **président**: Nous allons passer au point 16 de l'agenda, la question n° 4362 de M. Brotcorne à laquelle nous joignons la question n° 4477 de M. Geerts inscrite au point 24.

09 Questions jointes de

- M. Christian Brotcorne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des cyclistes sur les ronds-points" (n° 4362)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation relative aux usagers de la route faibles et, plus particulièrement, aux cyclistes" (n° 4477)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Christian Brotcorne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van fietsers op rotondes" (nr. 4362)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving over zwakke weggebruikers en fietsers meer in het bijzonder" (nr. 4477)

09.01 **Christian Brotcorne** (cdH): Monsieur le ministre, "De Verkeersspecialist" a consacré une étude à la sécurité des usagers dans les ronds-points, ceux-ci étant de plus en plus nombreux. Nonante d'entre eux ont été analysés. Grâce à eux, les accidents automobiles se réduisent. En revanche, les accidents de la circulation mettant en cause les cyclistes sont de plus en plus préoccupants. Ces derniers sont impliqués dans près d'un accident sur trois survenus sur un rond-point, alors qu'à peine 15% des déplacements effectués en vélo passent par ce genre d'endroit.

Après l'aménagement d'un rond-point à un carrefour, le nombre d'accidents cyclistes augmente de 27%. Quant aux chiffres relatifs aux morts ou blessés graves, ils sont encore plus alarmants, puisque la hausse enregistrée est de 41 à 46%.

Monsieur le ministre, au vu d'une telle situation, une réflexion s'impose de la part de l'État fédéral – qui élabore le Code de la route –, et des Régions qui sont compétentes en matière d'aménagement d'infrastructures. Il conviendrait de trouver des solutions adaptées.

Le gouvernement fédéral envisage-t-il une telle réflexion sur les règles en vigueur dans les carrefours giratoires? Peut-être faudrait-il les faire évoluer à l'avantage du cycliste, comme ce fut naguère le cas pour les bus.

Comptez-vous prendre des mesures pour rencontrer cette préoccupation, à l'heure où le gouvernement encourage le vélo comme alternative à la voiture?

Une évolution de la législation vous paraît-elle souhaitable?

Le cas échéant, envisagez-vous une concertation avec les Régions à ce sujet?

09.02 **David Geerts** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal de inleiding van de heer Brotcorne niet herhalen.

09.01 **Christian Brotcorne** (cdH): In "De Verkeersspecialist" werd de veiligheid van negentig rotondes onder de loep genomen. Er worden almaar vaker rotondes aangelegd en zij zouden het aantal verkeersongevallen terugdringen. Bij bijna één op drie van de ongevallen die zich op een rotonde voordoen, zouden echter fietsers betrokken zijn.

Na de aanleg van een rotonde op een kruispunt zou het aantal ongevallen met fietsers er met 27 procent toenemen. Het aantal doden en zwaargewonden stijgt zelfs met 41 tot 46 procent!

Is de federale regering van plan zich over de huidige verkeersregels voor fietsers op rotondes te beraden? Lijkt een evolutie van de wetgeving u wenselijk? Zal u daarover overleg plegen met de Gewesten?

09.02 **David Geerts** (sp.a-spirit): Aux Pays-Bas, de très nombreuses études ont été consacrées à la sécurité des

Het betreft inderdaad een artikel uit de Verkeersspecialist. Wat ik nog wel wil zeggen, is dat de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek heel wat onderzoek heeft verricht naar de problematiek inzake de veiligheid van fietsers op rotondes.

Ik heb onlangs gezien dat CROW, een Nederlandse organisatie, een studiedag organiseert op 15 mei in Hilversum. Men zal daar spreken over turborotondes. Ik zal u bij gelegenheid de uitnodiging doormailen. Misschien is het nuttig te bekijken of dit interessant is voor iemand van uw kabinet.

Ik kom tot mijn vragen. Zowel in Nederland en in België wordt dezelfde discussie gevoerd. Ten eerste, bevestigt u de cijfers uit de Verkeersspecialist? Indien dat niet het geval is, zult u bijkomend onderzoek verrichten?

Ten tweede, wat is het advies van de Federale Adviescommissie Verkeersveiligheid hieromtrent?

Ten derde, bent u bereid de problematiek te bespreken in uw overleg met de gewestministers?

Ik heb nog een hypothetische vraag. Indien zou blijken dat die ongevallen te wijten zijn aan een aandachtsprobleem ten aanzien van fietsers, wat denkt u te ondernemen om fietsers beter zichtbaar of hoorbaar te maken?

09.03 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je partage totalement le souci qui est exprimé par les deux intervenants. Comme il ressort de l'article, le problème de la sécurité des cyclistes sur les ronds-points est complexe et pose un dilemme aux autorités compétentes. En effet, les ronds-points sont plus sûrs pour les automobilistes que pour les cyclistes.

Ik kan alleen maar de cijfers bevestigen waarop de heer Geerts heeft gealludeerd. Het feit dat het aantal fietsongevallen over de laatste dertig jaar minder is gedaald, heeft uiteraard te maken met de toename van het verkeer enerzijds, maar aan de andere kant ook met het feit dat er veel meer mensen met de fiets op de weg zijn. Ik wil opmerken dat het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers over dezelfde periode toch wel is gehalveerd. Dus wel meer ongelukken, maar toch wel lichtere ongelukken.

09.04 David Geerts (sp.a-spirit): Lagere snelheid.

09.05 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Il me semble que les problèmes de sécurité liés aux giratoires ne sont pas dus aux règles de priorité elles-mêmes mais plutôt à une mauvaise application de celles-ci par les conducteurs, ce qui peut être la conséquence d'un aménagement peu adéquat, voire même mauvais, du rond-point en question.

En fait, les causes des accidents impliquant des cyclistes sont très différentes et ne tiennent pas seulement à une question de priorité ou de non-priorité. Souvent la cause réside dans un aménagement non adapté des ronds-points et très souvent aussi à un manque de visibilité du trafic en giratoire.

cyclistes dans les ronds-points. Que ce soit aux Pays-Bas ou en Belgique, le débat est le même. Le secrétaire d'État confirme-t-il les chiffres publiés par "De Verkeersspecialist"? D'autres études seront-elles menées? Quel est l'avis de la Commission fédérale pour la sécurité routière? Le secrétaire d'État a-t-il l'intention d'aborder le dossier en concertation avec les ministres régionaux? Quelles initiatives prendra-t-il pour que les cyclistes soient plus visibles ou pour qu'ils puissent mieux se faire entendre?

09.03 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Dit is een complex probleem: rotondes zijn veiliger voor automobilisten dan voor fietsers.

Selon moi, les accidents sont plutôt liés à une mauvaise application des règles qu'aux règles elles-mêmes ou à des questions de priorité, peut être en résultat d'un aménagement inadéquat des lieux.

09.05 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Op ons verzoek buigen de Gewesten zich al over die kwestie.

Het zijn vooral gemarkeerde maar niet van het verkeer afgescheiden fietspaden die problemen doen rijzen. Men moet dus de aanleg van die fietspaden vermijden, de zichtbaarheid van het verkeer verbeteren en de voorkeur geven aan klassieke kruispunten met

Il faut souligner que les Régions sont compétentes en matière d'infrastructures. À notre demande, elles étudient déjà ces aspects.

Ce sont surtout, mais pas uniquement, les pistes cyclables marquées mais non séparées du trafic motorisé qui posent problème, entre autres le risque de l'angle mort des poids lourds. En effet, les conclusions des experts en sécurité routière vont dans le même sens: il faut éviter l'aménagement de pistes cyclables marquées non séparées; il faut améliorer la visibilité du trafic sur les carrefours à giratoire et donner la préférence aux carrefours classiques protégés par des feux en cas de trafic dense de cyclistes, en éliminant les points noirs.

Je me dois de souligner que les Régions font partie de la Commission fédérale pour la sécurité routière et la problématique de la sécurité sur les ronds-points et les règles de conduite concernées devront être traitées au sein de cette commission.

Die federale commissie kan ongetwijfeld aanbevelingen formuleren op basis van deze en andere studies, ook van buitenlandse, betreffende de veiligheid van fietsers op rotondes. Op basis daarvan kunnen niet alleen infrastructurele aanpassingen worden doorgevoerd. Het is het gebrek aan infrastructurele aanpassingen dat meestal ten grondslag ligt van de problemen die jullie hebben aangesneden.

Ik verstop u niet dat maatregelen zoals die op het vlak van de dodehoekspiegel bij vrachtwagens en specifieke sensibiliseringsacties aan de ronde punten eveneens een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

09.06 David Geerts (sp.a-spirit): Ik heb straks nog een specifieke vraag over die vrachtwagens.

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

10 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le permis de conduire pour l'attelage de loisir" (n° 4397)

10 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het rijbewijs voor een paardenspan" (nr. 4397)

10.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'attelage de loisir compte de plus en plus d'adeptes et malheureusement, beaucoup de personnes attellent sans aucune formation et sans même être conscients du danger que cela représente

Comme beaucoup de meneurs d'aujourd'hui sont arrivés à l'attelage par le chemin de l'équitation, il y a tout d'abord pour eux un nouvel esprit à acquérir: le meneur n'est pas (ou n'est plus) un cavalier mais un conducteur de véhicule destiné à circuler sur des voies publiques.

Cela signifie en pratique qu'il doit se défaire de beaucoup d'habitudes acquises en qualité de cavalier. Le meneur doit comprendre qu'il est

verkeerslichten.

Dat probleem zal moeten behandeld worden door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, waarin ook de Gewesten vertegenwoordigd zijn.

Cette commission fédérale peut formuler des recommandations sur la base de ces études ou d'autres rapports d'experts parfois étrangers. Les problèmes évoqués sont généralement dus à une infrastructure inadaptée. Par ailleurs, il peut également s'avérer très utile, à cet égard, de prendre des mesures visant à encourager le montage de rétroviseurs anti-angle mort sur les poids lourds et de lancer des actions spécifiques de sensibilisation aux abords des ronds-points.

10.01 Josy Arens (cdH): Er is geen rijbewijs vereist voor het rijden met een gespan niettegenstaande de menner zijn gedrag moet spiegelen aan dat van een autobestuurder. Het zou nuttig zijn de toekomstige menners een opleiding in wegverkeer voor paardenspannen te laten volgen en ze een rijexamen te laten afleggen.

Overweegt u hiervoor een

le conducteur d'un véhicule et que son comportement routier doit s'inspirer de celui qui est le sien lorsqu'il conduit une automobile. wettelijke regeling?

Aucun permis n'est requis pour la conduite d'un attelage. Afin de conscientiser les usagers de la route et les futurs meneurs, il serait important de leur enseigner et leur faire suivre un programme de formation à la circulation routière attelée sur la voie publique et de leur faire passer un permis de conduire pour attelage.

Il est vrai aussi, monsieur le secrétaire d'État, que la race des chevaux attelés est importante. Je ne vais pas en faire la publicité même si les meilleurs chevaux sont les chevaux de trait ardennais.

Vu le développement important de l'attelage de loisir, ne pensez-vous pas qu'il serait important de mettre en place une formation obligatoire spécifique à l'attelage sanctionnée d'un permis de conduire?

Envisagez-vous de légiférer en la matière?

10.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, permettez-moi d'abord de vous faire remarquer que la problématique de l'aptitude à la conduite d'attelage et la connaissance des règles de conduite a déjà été traitée et a fait l'objet de questions qui ont été récemment posées à mon prédécesseur Yves Leterme. Je ne fais que répéter dans une certaine mesure certains points qui ont déjà été soulevés.

La conduite d'un véhicule attelé est soumise aux règles du Code de la route. À côté des règles générales de conduite, il existe plusieurs dispositions qui régissent de manière spécifique la conduite des véhicules attelés. Ainsi l'article 8.1 dispose que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur. Cela me paraît assez normal. Il en est de même pour les animaux de trait, de charge ou de monture. L'âge requis pour conduire un véhicule attelé est fixé à 16 ans. L'article 8.3 du Code de la route auquel s'applique également la conduite d'un attelage spécifie que tout conducteur doit être en état de conduire, qu'il doit présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.

Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule et des animaux qu'il conduit. En ce qui concerne la formation à la conduite, la réglementation du permis ne prévoit aucune obligation en matière d'apprentissage, ni en matière de permis de conduire pour les conducteurs d'attelage.

La formation à la conduite et l'obtention d'un permis ne s'appliquent qu'aux conducteurs de véhicules à moteur.

Nous avons consulté les relevés statistiques relatifs aux accidents impliquant un véhicule attelé. Les résultats sont les suivants.

En 2003, il y a eu 18 accidents, avec 6 blessés graves et 22 blessés légers, il n'y a pas eu de morts. En 2004, nous avons relevé 23 accidents, 1 mort, 5 blessés graves et 35 blessés légers. En 2005, 39 accidents avec 2 morts, 13 blessés graves et 52 blessés légers. En 2006, 38 accidents avec 2 morts, 6 blessés graves et 61 blessés légers.

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Het besturen van een gespan valt onder het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Naast de algemene bepalingen zijn er ook specifieke bepalingen op het besturen van een gespan van toepassing. Elk voertuig in beweging moet een bestuurder hebben. De bestuurder moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en moet zijn voertuig of zijn dieren voortdurend goed in de hand hebben.

Enkel de bestuurders van een motorvoertuig moeten een rijopleiding volgen en een rijbewijs behalen.

Wat de paardenspannen betreft, werden er in 2003 18 ongevallen met 6 zwaar- en 22 lichtgewonden opgetekend. Er vielen geen dodelijke slachtoffers. In 2004 waren er 23 ongevallen, met 1 dode, 5 zwaar- en 36 lichtgewonden. In 2005 waren er 39 ongevallen met 2 doden, 13 zwaar- en 52 lichtgewonden. In 2006 waren er 38 ongevallen met 2 doden, 6 zwaar- en 61 lichtgewonden. Die cijfers geven geen aanwijzingen over het feit of die ongevallen al dan niet uitsluitend veroorzaakt werden door de bestuurders van die paardenspannen.

Les chiffres, qui sont tout de même impressionnants, ne donnent cependant pas d'indications sur la cause de ces accidents par les seuls conducteurs des attelages ou non. On peut supposer qu'un certain nombre de ces accidents sont dus à une erreur de conduite d'un automobiliste en présence de l'attelage. On peut le supposer.

De toute façon, l'implication des attelages dans les accidents reste relativement faible. Je dois dire, monsieur Arens, qu'il n'entre pour le moment pas dans mes intentions de modifier l'actuelle réglementation en la matière, étant donné que la nature de ces véhicules, la vitesse à laquelle ils circulent, ainsi que l'implication relativement faible dans la problématique globale des accidents, ne justifient pas l'instauration d'un apprentissage et d'examens théoriques et pratiques. Nous continuons sur la voie que nous avons suivie jusqu'à présent.

10.03 Josy Arens (cdH): Il serait néanmoins intéressant que ces conducteurs puissent suivre un nombre minimum d'heures de formation afin de mieux maîtriser leur cheval dans la circulation, surtout au vu de la densité du trafic.

Gelet op de aard van die voertuigen, hun snelheid en hun geringe betrokkenheid bij verkeersongevallen achten we een wijziging van de reglementering niet aangewezen.

10.03 Josy Arens (cdH): Het zou nuttig zijn indien die bestuurders een minimumaantal uren opleiding zouden kunnen volgen.

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

11 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le transport de bois" (n° 4398)

11 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het houtvervoer" (nr. 4398)

11.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le bois est une ressource importante pour bon nombre d'entreprises dans tout le pays. La production de bois se situe souvent au Sud du pays et la transformation se fait au Nord du pays ou même ailleurs dans le monde. L'organisation de la filière bois nécessite donc beaucoup de transport routier d'arbres fraîchement abattus, appelés grumes. Ce bois frais est souvent très lourd et provoque d'ailleurs rapidement des dépassements de charge. Il serait donc intéressant d'accroître le poids maximal autorisé pour ce type de transport, en ajoutant des essieux supplémentaires. L'Union des transporteurs routiers, l'UPTR va dans ce sens et plaide pour que le transport de bois se fasse au moyen de véhicules spéciaux à six essieux et d'une masse maximale autorisée de 56 tonnes, dans le cadre d'un système d'autorisation annuelle sur itinéraires prescrits.

11.01 Josy Arens (cdH): Hout is een belangrijke natuurlijke rijkdom van het land, maar in de houtindustrie speelt het wegvervoer een grote rol. Stamhout is zwaar, wat al gauw tot overtredingen van de voorschriften met betrekking tot de maximaal toegelaten massa leidt.

Serait-il envisageable de faire évoluer la législation afin de pouvoir utiliser, pour le transport des grumes, des véhicules spéciaux à six essieux et d'une masse maximale autorisée de 56 tonnes?

Zou het mogelijk zijn om de wetgeving aan te passen, teneinde voor het vervoer van stamhout het gebruik van speciale voertuigen met zes assen en met een maximaal toegelaten massa van 56 ton mogelijk te maken?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, dans notre pays, la masse maximale autorisée des poids lourds est fixée à 44 tonnes et l'Union européenne ne nous permet pas d'aller au-delà sauf pour le transport exceptionnel et pour les écocombis, c'est-à-dire les véhicules longs et larges. En ce qui concerne le transport exceptionnel, une autorisation de transport sur itinéraire prescrit ne peut être délivrée que pour le transport d'une charge indivisible, ce qui n'est pas le cas pour une charge de bois en grumes.

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: In ons land bedraagt de maximaal toegelaten massa 44 ton en de Europese Unie laat geen hogere massa toe, behalve voor het uitzonderlijk vervoer en voor de ecocombi's of supertrucks (lange en brede voertuigen). Een toelating voor uitzonderlijk vervoer via een voorgeschreven reisweg

En ce qui concerne la deuxième possibilité, mon prédécesseur, M. Leterme, a déjà amplement expliqué dans cette commission les modalités pour autoriser, dans le cadre des projets pilotes menés par les Régions, les véhicules jusqu'à 60 tonnes et de 25 mètres de long. Dans la mesure où le transport de bois est conforme à ces modalités - le type de camion, l'itinéraire sur autoroute, une circulation limitée sur routes ordinaires pour accéder à l'autoroute -, je suis d'avis qu'une demande pourrait être faite une fois que la réglementation sera d'application.

Pour l'instant, je puis vous dire qu'un arrêté royal a été envoyé aux Régions pour consultation.

kan slechts worden uitgereikt voor het vervoer van een ondeelbare lading, en het vervoer van stamhout voldoet niet aan die voorwaarde.

Mijn voorganger, de heer Leterme, heeft voor deze commissie al uitgelegd volgens welke nadere regels toelating kan worden gegeven voor het gebruik van voertuigen tot 60 ton en met een lengte van 25 meter in het kader van proefprojecten op het niveau van de Gewesten. Voor zover het type vrachtwagen, de reisweg op de autosnelweg en het beperkte gebruik van de gewone wegen voor men de autosnelweg oprijdt, stroken met de voorwaarden die gelden voor die proefprojecten, denk ik dat een aanvraag met betrekking tot het vervoer van stamhout kan worden ingediend wanneer die regelgeving van toepassing zal zijn.

Een koninklijk besluit werd de Gewesten om advies overgezonden.

11.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour cette réponse et je suivrai ce dossier de très près car il concerne pas mal de transporteurs tant du Nord que du Sud du pays et il est vrai que la charge est vite dépassée quand il s'agit de grumes. Elles perdent 40 à 50% de leur poids quelques mois après mais comme il faut les débiter très vite, le transport doit se faire quand elles sont très fraîches et donc très lourdes, sans nécessairement être très encombrantes.

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

12 Questions jointes de

- Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les subventions sécurité routière" (n° 4336)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le montant disponible dans le fonds de sécurité routière 2008" (n° 4538)

- Mme Katrien Schryvers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les directives concernant l'utilisation par les zones de police locales des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 4552)

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de subsidies voor verkeersveiligheid" (nr. 4336)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beschikbare bedrag voor het verkeersveiligheidsfonds 2008" (nr. 4538)

- mevrouw Katrien Schryvers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de richtlijnen voor de besteding van het verkeersveiligheidsfonds door de lokale

politiezones" (nr. 4552)

12.01 **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, je pensais poser ma question au ministre de l'Intérieur. C'est avec plaisir que je la pose à M. le secrétaire d'État.

Monsieur le secrétaire d'État, à ce jour, les zones de police sont dans l'expectative quant à savoir si une subvention en matière de sécurité routière leur sera accordée, comme les années précédentes.

En effet, nonobstant le travail investi dans le cadre de la sécurité routière, du personnel CALog a été engagé pour prendre en charge la partie administrative des missions de sécurité routière: encodage, rédaction d'écritures, site internet, analyses de phénomènes, etc.

De plus, les zones de police sont à la veille de la rédaction de leur plan zonal de sécurité, lequel sera valable pour les quatre années à venir.

Enfin, les zones de police sont à la veille de la rédaction de plans d'action spécifiques à la sécurité routière. À tout le moins, dans quelques mois, des décisions devront être prises à ce sujet.

Les zones de police se demandent donc si elles bénéficieront encore d'une subvention, quand elles en obtiendront la confirmation et, le cas échéant, quel en sera le montant.

Dans quelques mois, on abordera la question du budget 2009. Dans l'incertitude, les zones de police se demandent si elles doivent déjà prévoir des licenciements pour une partie du personnel contractuel et/ou envisager de réduire leurs actions en vue de pallier ce manque d'argent.

Je vous remercie M. le secrétaire d'État pour les éclaircissements que vous voudrez bien apporter à ces questions.

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, omtrent het Verkeersveiligheidsfonds – wij hadden het daarover daarstraks al even, in het raam van de bespreking van de programmawet – werden vorige week een aantal cijfers bekendgemaakt inzake de opbrengsten van 2007, die gebruikt kunnen worden in het fonds en die aan de politiezones ter beschikking worden gesteld voor 2008.

Die cijfers die vorige week bekendgemaakt werden bleken nogal tegen te vallen, tenminste voor wie daar inkomsten uit verwachtte. Er was ook een opvallend verschil tussen de cijfers die werden gegeven door de FOD Financiën, enerzijds, en door de FOD Mobiliteit, anderzijds.

Vandaar dat ik een aantal vragen om verduidelijking heb. Ten eerste, hoe interpreteert u de daling van de inkomsten uit verkeersboetes? Wilt u die aan de wijziging van de mentaliteit van de weggebruikers? Of zijn er misschien gewoon minder controles gebeurd? Een interpretatie van u ter zake zou ons wel interesseren.

Ten tweede, hoe is het verschil te verklaren inzake het bedrag dat werd gegeven door de twee overheidsdiensten die ik daarnet

12.01 **Jacqueline Galant** (MR): De politiezones vragen zich af of ze, zoals de vorige jaren, een verkeersveiligheidssubsidie zullen krijgen, want er werd CALog-personeel in dienst genomen dat zich bezighoudt met het administratief gedeelte van de verkeersveiligheidsstaken. Zij moeten binnenkort hun veiligheidsplan voor de komende vier jaar en de specifieke actieplannen voor verkeersveiligheid opstellen. Over enkele maanden zal de kwestie van de begroting 2009 worden behandeld. De politiezones verkeren in onzekerheid en vragen zich af of er al ontslagen moeten worden gepland en/of zij hun acties wegens geldgebrek zullen moeten terugschroeven. Hoe zit het daarmee?

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Les chiffres relatifs aux recettes 2007 du Fonds de la sécurité routière, mis à la disposition des zones de police en 2008, ont été communiqués la semaine dernière. Ces chiffres se sont avérés relativement décevants. On a également noté une différence frappante entre les chiffres fournis par le SPF Finances et ceux fournis par le SPF Mobilité.

Comment le secrétaire d'État interprète-t-il la baisse des recettes provenant des amendes de la circulation? Est-elle imputable à un changement de mentalité chez les usagers de la route ou à une baisse des contrôles? Comment s'explique la

vermelde? Is er reeds uitsluitel over het juiste bedrag dat ter beschikking zal worden gesteld?

Omdat mevrouw Schryvers inderhaast moest vertrekken naar haar thuisgemeente, Zoersel, geef ik u graag ook haar concrete vraag mee. Wanneer mogen de politiezones de rondzendbrief verwachten die hen op de hoogte stelt van de verdeling van het Verkeersveiligheidsfonds? Dat is immers belangrijk om hun verdere werkzaamheden te kunnen plannen. Dat was toegezegd tegen 1 april. Het blijft afwachten.

Le **président**: Je remercie M. Van den Bergh d'avoir évoqué de manière très brève sa question.

12.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad juist dat Yves Leterme in januari van dit jaar, in het kader van het rapport van het Rekenhof en van de voorstellen om verkeer als de zevende basisfunctie van de politie te erkennen, hier heeft verklaard dat voor dit jaar het bestaande systeem zou behouden blijven. Volgens dat systeem zou er tegen 1 april een omzendbrief worden verstuurd naar de zonale politie betreffende de actieplannen voor de verkeersveiligheid.

Ondertussen heeft de politieke actualiteit hierover geheel anders beschikt. Met name de raad der wijzen heeft geoordeeld dat in het kader van de regionalisering van de verkeersveiligheid, de toename van de opbrengsten van het Verkeersveiligheidsfonds moet terugvloeien naar de Gewesten. Wij zijn onze vergadering deze namiddag overigens begonnen, mijnheer de voorzitter, met een discussie over deze punten.

Deze overeenkomst heeft ertoe geleid dat de wet betreffende het Verkeersveiligheidsfonds wordt gewijzigd door het ontwerp van programmawet dat in deze commissie nog moet worden besproken. Eenmaal dat ontwerp is goedgekeurd, zal het niet meer nodig zijn dat de zonale politie nog actieplannen indient, aangezien deze worden afgeschaft, eigenlijk wegens een te grote administratieve rompslomp, zowel voor de politie als voor de administratie.

De zevende basisfunctie, die reeds in eerdere vragen aan de orde is geweest, zal worden erkend – zo hopen wij althans –, terwijl er zonale verkeersplannen zullen moeten worden opgesteld in het kader van de reguliere werking van de zonale politie. Ik vermoed dat de politiediensten van deze evolutie al op de hoogte zijn via hun geëigende kanalen. In elk geval zullen wij, samen met de minister van Binnenlandse Zaken, zo snel mogelijk na de goedkeuring van de programmawet een rondschriven ter zake aan de zonale en federale politie richten.

Étant donné les dispositions modificatives dans le projet de loi-programme, dont on vient de discuter au cours de cette réunion, en ce qui concerne l'établissement et le financement des plans d'action en matière de sécurité routière, les zones de police ne devront plus se faire de souci au sujet de la pérennité du financement de leurs activités dans cette matière car le but du projet de loi est justement de consolider le système.

différence entre les montants fournis par les deux SPF? Dispose-t-on déjà du montant exact? Quand les zones de police recevront-elles la circulaire relative à la répartition des moyens du fonds? Cette répartition est importante pour leur permettre de planifier leurs futures activités.

12.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: M. Leterme a déclaré au mois de janvier que le système existant serait maintenu cette année. Une circulaire concernant les plans d'action en matière de sécurité routière serait envoyée à la police zonale pour le 1^{er} avril. Dans l'intervalle, le Groupe des Sages a toutefois estimé que, dans le cadre de la régionalisation de la sécurité routière, l'augmentation des recettes du Fonds de la sécurité routière doit être répercutée vers les Régions.

La loi relative au Fonds de la sécurité routière sera dès lors modifiée par le projet de loi-programme, qui doit encore être examiné au sein de cette commission. Dès qu'il aura été adopté, la police zonale ne devra plus introduire de plans d'action: ceux-ci seront supprimés en raison des tracasseries administratives qui y sont liées.

La circulation routière sera reconnue comme septième fonction de base de la police et des plans zonaux de circulation devront être établis. Dès que la loi-programme aura été adoptée, les polices zonale et fédérale recevront une circulaire à ce sujet.

Dankzij het ontwerp van programmawet hoeven de politiezones zich niet langer zorgen te maken over de toekomstige financiering van hun activiteiten in dat verband. De politiezones zullen automatisch

En résumé, les zones de police recevront un montant identique à celui qu'elles ont reçu en 2007 mais elles ne devront plus introduire de plans d'action pour ce faire. Cela devient automatique.

Le projet de modification permettra également une plus grande souplesse dans l'utilisation des moyens attribués mais les zones de police seront toujours tenues à la rédaction des plans zonaux de sécurité pour la période de 4 ans dans le cadre de leurs activités régulières liées à l'interdiction de la circulation comme 7^{ème} fonctionnalité de base.

Mijnheer Van den Bergh, u verwees naar de oorzaken. Hoe komt het dat deze cijfers lager zijn? Daarop moet ik u voorlopig het antwoord schuldig blijven. De analyse heb ik in elk geval nog niet, maar zodra wij daarover precieze gegevens hebben, zal ik u die persoonlijk bezorgen. Ik kan daarop vandaag echt nog niet antwoorden.

12.04 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour ses réponses rassurantes. Nous allons apparemment avoir des infos officielles dès que le vote de la loi-programme aura eu lieu.

Vous avez dit que le montant serait le même pour 2007 et 2008. J'imagine que pour les années suivantes, des négociations seront organisées avec la Région wallonne pour les communes wallonnes et avec la Région flamande pour les communes flamandes. Mais vous ne pouvez assurer le montant pour les années futures.

12.05 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Madame, je ne souhaite pas reprendre la discussion que nous avons eue tout à l'heure.

Comme je l'ai dit à votre collègue, il faut maintenant que les Régions consentent des efforts en vue d'alimenter ce que j'appellerai des fonds à distribuer aux communes selon des règles qui sont élaborées entre le fédéral et les Régions.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank uiteraard de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik hoop natuurlijk ook snel een antwoord te krijgen op de vragen die onbeantwoord bleven.

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

13 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la taxe kilométrique" (n° 4471)

13 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kilometertaks" (nr. 4471)

13.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la presse s'est récemment fait l'écho de votre intention d'instaurer une taxe kilométrique. La taxe de circulation

hetzelfde bedrag ontvangen als in 2007, zonder daarvoor een actieplan te moeten indienen.

Er zal soepeler kunnen worden omgesprongen met de toegekende middelen, maar de zones zullen nog steeds zonale veiligheidsplannen moeten opstellen voor een periode van vier jaar in het kader van hun reguliere werking met betrekking tot verkeer als zevende basisfunctie.

Pour l'heure, j'ignore également pourquoi ces chiffres sont inférieurs. J'attends l'analyse et je la communiquerai à M. Van den Bergh.

12.04 Jacqueline Galant (MR): Ik veronderstel dat er de komende jaren onderhandelingen met het Waalse en het Vlaamse Gewest zullen worden gevoerd. U kunt het bedrag voor de volgende jaren echter niet waarborgen.

12.05 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De Gewesten moeten nu inspanningen leveren om middelen te verzamelen die dan onder de gemeenten kunnen worden verdeeld op grond van regels die door de federale overheid en de Gewesten samen zijn vastgelegd.

12.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): J'espère obtenir une réponse rapide aux questions restées en suspens.

13.01 Josy Arens (cdH): Onlangs was in de pers sprake van uw voornemen om een

devrait donc être adaptée en fonction des distances parcourues.

Si cette mesure peut se révéler intéressante pour réguler le trafic des camions, elle ne peut en aucun cas s'appliquer aux véhicules privés, car la conduite doit rester financièrement accessible. Une telle mesure isolerait certains automobilistes et se révélerait asociale. Je pense notamment aux habitants des régions rurales qui, ne disposant pas de facilités d'accès aux transports publics comme les zones urbaines, n'ont d'autres choix que de se déplacer en voiture et se voient une fois de plus discriminés au niveau de la mobilité.

Le calcul des distances parcourues par les véhicules s'effectuerait, selon vous, via un contrôle permanent par satellite. Cette manière serait une atteinte à la vie privée.

Pour effectuer un aller-retour vers le Parlement, je parcours 360 km. Soyez assuré que je préférerais n'en parcourir que 10, 20, 30 ou 40! Cet exemple illustre mon opposition à votre suggestion diffusée par presse interposée, car elle me semble réellement injuste, inapplicable et inacceptable.

Monsieur le secrétaire d'État, comptez-vous appliquer cette mesure à l'ensemble des véhicules? Une telle formule est-elle indispensable? Quels sont vos arguments pour la justifier? Qu'en est-il des habitants des zones rurales ne disposant d'aucun autre moyen de déplacement que la voiture? Qu'en est-il du respect de la vie privée en cas de contrôle satellitaire permanent?

kilometertaks in te voeren. De verkeersbelasting zou dus worden aangerekend op basis van de afgelegde afstand.

Die maatregel kan interessant zijn om het vrachtverkeer te regelen maar kan in geen geval worden toegepast op privé-voertuigen, want met de auto rijden moet financieel haalbaar blijven. Een dergelijke maatregel zou een discriminatie betekenen voor bepaalde automobilisten. Ik denk aan de inwoners van landelijke gebieden die, aangezien ze geen toegang hebben tot het openbaar vervoer, zich enkel met de wagen kunnen verplaatsen.

De afgelegde afstanden zouden via satelliet gecontroleerd worden. Dat is een schending van de privacy. Om van en naar het Parlement te rijden, leg ik 360 km af. Ik zou liever 10 km afleggen. Ik geef dit voorbeeld om mijn verzet tegen uw suggestie te illustreren, want ze lijkt mij onrechtvaardig, ontoepasselijk en onaanvaardbaar.

Zou deze maatregel toegepast worden op alle voertuigen? Welke argumenten heeft u om de maatregel te verantwoorden? Hoe staat het met de inwoners van de landelijke gebieden? En met het respect voor de privacy?

13.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur Arens, je n'ai jamais caché être favorable à l'application d'une taxe kilométrique. Je me dois néanmoins de constater qu'il ne s'agit pas d'une compétence fédérale mais régionale. Personnellement, je suis convaincu qu'elle doit s'appliquer non seulement aux camions mais également aux véhicules privés. De plus en plus, les trois Régions sont sur la même longueur d'ondes en ce qui concerne l'opportunité d'application de pareille taxe. Je puis parfaitement concevoir que dans votre belle province, avec la densité de population qui lui est propre, la situation est quelque peu différente de celle des autres régions du pays, mais on ne peut appliquer deux ou trois systèmes dans un petit pays.

Vous le savez, la taxe kilométrique des véhicules se base sur le principe de l'utilisateur-payeur et le principe du pollueur-payeur, principes inscrits dans le Traité de l'Union européenne. Croyez-moi, l'objectif n'est pas nécessairement de taxer plus mais de taxer mieux, en responsabilisant les gens au niveau de leur comportement dans le trafic.

13.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Ik ben voorstander van de toepassing van een kilometertaks, maar het gaat om een gewestelijke bevoegdheid. Ik ben ervan overtuigd dat ze moet worden toegepast op vrachtwagens, maar ook op privé-voertuigen. De drie Gewesten zitten steeds meer op dezelfde golflengte wat de wenselijkheid van een dergelijke taks betreft. Ik neem aan dat de situatie in uw provincie enigszins anders is, maar in een klein land kunnen onmogelijk verschillende systemen naast elkaar bestaan.

Le passage d'une taxation fixe, qui est discriminatoire pour les personnes qui font peu de kilomètres, à une taxation kilométrique est en phase avec le principe du pollueur-payeur et permettra l'internalisation des coûts externes du transport, de la congestion, de la pollution atmosphérique, des accidents, des nuisances sonores, des changements climatiques.

Enfin, le système que l'on pense pouvoir mettre en place pour la taxe kilométrique permettra également d'améliorer la gestion du trafic et d'apporter une réponse plus rapide en cas d'accident. On pourra en quelque sorte gérer les flux de trafic autour des grandes villes. Il ne s'agit donc pas de taxer davantage.

Pour les habitants des zones rurales, il en est de même que pour les autres usagers avec un avantage sensible si la tarification - ce qui serait logique - tient compte de la congestion et de la pollution locale. Le coût de la congestion et de la pollution locale étant nettement inférieur en zones rurales qu'en zones urbaines.

En ce qui concerne le problème du respect de la vie privée, celui-ci doit être examiné de manière à donner toutes les garanties requises mais sans tabou, par exemple le paiement d'une taxe forfaitaire sur une journée pour une personne qui ne souhaite pas qu'on sache où elle se déplace. Ces garanties solides sont sans aucun doute une condition nécessaire à l'acceptabilité sociale d'un tel projet et donc à sa réussite.

Il faut cependant noter qu'on ne suit pas les personnes mais bien les véhicules qui, de toute manière, doivent être identifiables. Ils le sont d'ailleurs par leurs plaques lorsqu'ils circulent sur la voie publique.

De kilometerheffing berust op beginselen als "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt", zoals vervat in het Verdrag betreffende de Europese Unie. Het doel is niet om meer te belasten, maar wel om beter te belasten. Een vaste belasting werkt discriminerend voor mensen die weinig kilometers afleggen. De kilometerheffing zal de internalisering mogelijk maken van de externe kosten die veroorzaakt worden door het vervoer, de congestie van het verkeer, de luchtverontreiniging, de ongevallen, de geluidsoverlast en de klimaatverandering. Ten slotte zal het systeem dat voor de invoering van de kilometerheffing wordt opgezet, een beter beheer van de verkeersstromen mogelijk maken, inzonderheid bij ongevallen. Ook het managen van de verkeersstromen rond de grote steden zal hierdoor mogelijk zijn.

Omdat er op het platteland merkkelijk minder sprake is van verkeerscongestie en luchtvervuiling dan in de stad, zullen de bewoners van die landelijke gebieden er ook in grote mate baat bij hebben als de tariefbepaling met die twee factoren rekening houdt.

Om de nodige garanties te bieden moet het probleem van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zonder taboes worden bestudeerd, wat een absolute voorwaarde vormt voor het welslagen van zo'n project. Hoe dan ook volgt de satelliet niet de personen, maar de voertuigen, en die zijn op de openbare weg sowieso al identificeerbaar.

13.03 Josy Arens (cdH): Je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse, tout en lui disant que je comprends bien sûr ses arguments, mais qu'il doit aussi comprendre les miens. Habitant une région dans laquelle l'offre de transport en commun est faible et pas très rapide, avec tous nos collègues des zones rurales wallonnes nous nous battons contre ce projet de taxation au kilomètre parcouru, parce qu'elle est profondément injuste pour les citoyens qui doivent parcourir ces kilomètres. Dans ma commune par exemple, qui est située à une dizaine de kilomètres d'Arlon, un bus passe le matin et

13.03 Josy Arens (cdH): Samen met al mijn collega's van de Waalse landelijke regio's zal ik me verzetten tegen de geplande kilometerheffing, omdat ze fundamenteel onrechtvaardig is. In mijn gemeente, die op een tiental kilometer van Aarlen ligt, passeert er één bus 's morgens en één bus

un autre le soir. Les citoyens qui n'ont pas de véhicule particulier ne peuvent pas se déplacer et sont coupés du monde.

13.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il y a un manque d'offre de la part du TEC.

13.05 Josy Arens (cdH): Je vous inviterai un jour, mais vous devez me promettre de venir en train par la ligne 162. Vous vous rendez compte de la problématique que nous vivons dans ces zones périphériques où les distances sont grandes, mais la densité de population peu importante. Cette taxe est donc discriminatoire.

13.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Arens, je dois attirer votre attention sur le fait que tout un paquet de coûts fixes qui existent aujourd'hui disparaîtraient. Une série de paramètres peuvent être introduits pour ne pas pénaliser les gens: la Région, le lieu, le moment de la journée, des événements particuliers, des infrastructures particulières. Le but principal doit être de mieux maîtriser les flux, parce que dans les grandes villes et leurs environs, il faut absolument disposer de nouveaux moyens pour mieux gérer le trafic. Sinon on arrivera à un infarctus de la mobilité.

13.07 Josy Arens (cdH): Je me réjouis bien sûr de ce que le secrétaire d'État comprenne le problème des zones rurales éloignées. Je partage largement avec lui le souci de la problématique de la circulation routière qui devient ingérable. Nous devons tout mettre en œuvre pour que les gouvernements actuels investissent le maximum dans les transports en commun.

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

14 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le casque intégral" (n° 4475)

14 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de integraalhelm" (nr. 4475)

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous entretenir d'une difficulté qui touche essentiellement pour ne pas dire exclusivement les motards et qui connaît de nouveaux développements après une analyse de Touring Secours.

Ma première question portera sur un type de casque moto, le demi-casque plus vulgairement appelé "bol", que certains portent plus par souci esthétique que par souci de sécurité. Ces modèles sont en vente et si ce n'est pas interdit, c'est que c'est permis.

Or ces modèles sont totalement décriés par Touring Secours sur la base d'une analyse réalisée en Europe et selon laquelle un tel casque ne fournit pratiquement aucune protection, surtout si on le compare

's avonds. Wie geen eigen auto heeft, kan zich niet verplaatsen.

13.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het aanbod van de TEC is onvoldoende.

13.05 Josy Arens (cdH): Ik zal u eens uitnodigen, als u me belooft met de trein te komen. Dan kan u aan den lijve ondervinden wat wij meemaken in de perifere zones waar de afstanden groot zijn en de bevolkingsdichtheid laag is. Die heffing is discriminerend.

13.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Een reeks vaste kosten zouden worden afgeschaft. Er kunnen parameters worden ingevoerd teneinde rekening te houden met de streek, de plaats, het tijdstip van de dag, bepaalde gebeurtenissen en infrastructuren. Het is de bedoeling de verkeersstromen beter te beheersen, vooral in de grote steden, zo niet stevenen we regelrecht op een mobiliteitsinfarct af.

13.07 Josy Arens (cdH): De huidige regeringen moeten een maximum aan middelen investeren in het openbaar vervoer.

14.01 Jean-Luc Crucke (MR): Volgens een onderzoek dat door Touring Wegenhulp in Europa werd uitgevoerd, biedt de "jethelm" nagenoeg geen bescherming voor de motorrijders. De toename van het aantal motoren op de wegen – 25 procent op vijf jaar tijd – gaat gepaard met een toename van het aantal dodelijke ongevallen. In 80 procent van de ongevallen treft de motorrijder evenwel geen schuld. Bent u bereid de verkoop van de

au "casque intégral". En cas d'accident, les lésions à la tête, au cerveau, sont souvent irrémédiables. La seule protection du motard est généralement sa vigilance. Il doit faire attention aux obstacles sous ses roues mais aussi à ce qui se trouve sur les côtés, devant et derrière; il doit se montrer vigilant à tout.

Un autre souci est généré par l'augmentation du nombre de motos – 25% en cinq ans – qui s'accompagne malheureusement d'une hausse du taux de mortalité. Pourtant, dans 80% des cas, le motard n'est pas en tort dans l'accident.

Je voudrais connaître votre avis sur cette analyse portant sur le demi-casque. Certains pays interdisent purement et simplement la vente de ce casque. Le secrétaire d'État qui a en face de lui 600.000 motards est-il prêt à faire ce geste dans l'intérêt général et dans celui des motards?

Deuxièmement, Touring Secours souligne une difficulté dans l'analyse des phénomènes liés aux accidents: les statistiques en la matière ne seraient pas suffisamment affinées. Partagez-vous ce point de vue? Dans la foulée des états généraux qui ont eu lieu, des réformes peuvent-elles intervenir?

14.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Crucke, il ressort effectivement des tests qui sont effectués par Touring Secours sur les casques de moto et des tests réalisés par le laboratoire de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière que les casques du type "bol", peut-être mieux connus sous le vocable de demi-casque ou de "braincap", obtiennent des résultats médiocres voire mauvais sinon très mauvais. En outre, la réglementation européenne ne permet pas leur homologation. Ainsi le règlement européen n° 22 énumère toutes les exigences techniques auxquelles doivent satisfaire les casques de moto afin d'être homologués. De plus, ce règlement distingue le casque intégral avec protection maxillaire intégrale et le casque sans protection maxillaire. Les deux types de casques précités peuvent donc être homologués à condition de répondre à certaines conditions.

Il est en tout cas exigé, pour chaque type de casque, que la tête soit protégée jusque sous les oreilles. Ce n'est évidemment pas le cas pour le casque du type "braincap" ou "bol" mais cette dernière exigence n'a été introduite dans le règlement que depuis décembre 1992. Il est vrai aussi que la réglementation en vigueur ne prévoit aucune limitation de durée en ce qui concerne l'utilisation des casques.

Du point de vue de la sécurité routière, l'usage de ce casque "braincap" est en conséquence fortement déconseillé et il est recommandé d'utiliser des casques conformes aux homologations les plus récentes qui offrent également la plus haute protection. C'est pourquoi, et conformément à votre demande, je demanderai l'avis de la Commission fédérale de la sécurité routière au sein de laquelle les organisations des motards sont également représentées au sujet d'une introduction éventuelle du type de casque "braincap".

Les données relatives aux accidents corporels impliquant des motards sont récoltées via les formulaires remplis par les forces de police lors des accidents. Pour l'année 2006, les chiffres disponibles

jethelm te verbieden?

Volgens Touring Wegenhulp zouden de statistieken hierover niet gedetailleerd genoeg zijn. Deelt u die zienswijze? Zouden er in het verlengde van de Staten-Generaal hervormingen op dat vlak kunnen worden doorgevoerd?

14.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Uit tests uitgevoerd door Touring en door het laboratorium van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid blijkt dat de jethelmen heel slechte resultaten behalen. Overeenkomstig de Europese regelgeving kunnen ze niet worden gehomologeerd.

Sinds 1992 moet het hoofd verplicht tot onder de oren worden beschermd, wat niet het geval is bij de jethelm. De regelgeving stelt echter geen einddatum voorop voor het gebruik van bestaande helmen. Het gebruik van dat soort helm wordt sterk afgeraden. Ik zal de federale commissie voor verkeersveiligheid om advies vragen in verband met de eventuele invoering van het "rain cap"-type.

De gegevens met betrekking tot lichamelijke ongevallen waarbij motorrijders betrokken zijn, worden verzameld via de formulieren die bij die gelegenheid door de politiediensten worden ingevuld. In 2006 deden zich 4.150 ongevallen voor waarbij minstens een motorrijder betrokken was. Daarbij lieten er 130 motorrijders

sont les suivants. Il y a eu 4.150 accidents impliquant au moins un motard dont 130 motards décédés, 844 blessés graves et 3.433 blessés légers. Une analyse plus précise de la base de données des accidents corporels de la circulation permet de déterminer le nombre de motards tués selon des critères particuliers (sexe, âge, type de route, province, etc.).

Les données disponibles sont donc loin d'être négligeables. Néanmoins, ces statistiques pourraient être plus détaillées car il reste des inconnues, comme par exemple les circonstances précises des accidents ou les facteurs qui ont pu influencer les accidents. C'est pour cette raison qu'un groupe de travail "Statistiques" a été créé dans le cadre de la Commission fédérale pour la sécurité routière. Cela nous aidera à prendre une décision dans le sens que je viens de préciser.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je veux remercier le secrétaire d'État pour sa réponse concrète sur les deux points. J'ai appris dès l'école qu'en cas d'échec à un examen, il vaut mieux ne pas laisser continuer l'élève, dans son propre intérêt. Il vaut mieux rafraîchir les données si elles ne sont pas compatibles avec l'intérêt même de l'élève. Vous venez de le dire très bien. Il faut demander l'avis du Commission fédérale pour la sécurité routière. Je l'attends avec impatience et j'espère que vous agirez alors de manière radicale.

Votre réponse quant aux statistiques est honnête; elles ne sont pas négligeables mais on peut les améliorer. C'est ce que je retiendrai. C'est l'effort que doit consentir l'autorité publique et je vous remercie d'y être attentif.

*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 'Bike Beep'" (nr. 4478)

15 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le 'Bike Beep'" (n° 4478)

15.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, daarstraks hebben we het al gehad over de veiligheid van fietsers. Dit is een tweede vraag die ik hierover wil stellen. Het betreft de Bike Beep. Ik heb het toestel bij en als de voorzitter het mij toelaat, wil ik het laten bekijken. Dit toestel plaatst men in Denemarken op de rechterwielkast van een vrachtwagen.

(een piepend geluid weerklinkt)

Op het moment dat een vrachtwagen naar rechts afdraait, maakt het dit bijkomend geluid. Men zegt mij dat het vandaag de dag in België technisch niet is toegelaten een vrachtwagen hiervan te voorzien. Ik weet wel dat dit toestel geenszins de verantwoordelijkheid van de chauffeur kan en mag wegnemen als hij het toch plaatst, maar zouden we niet moeten toelaten dat deze beperkte investering mogelijk toch een aantal levens kan redden? Zo kunnen de transporteurs dit op vrijwillige basis – dat benadruk ik – op hun vrachtwagens aanbrengen. Dit kan iemand een ongeluk met fietsers en een levenslang schuldgevoel besparen.

het leven, werden er 844 zwaargewond en 3.422 lichtgewond. Op grond van een diepgaander studie van de databank met betrekking tot de verkeersongevallen met lichamelijke letsels kan worden bepaald hoeveel dodelijke slachtoffers er bij de motorrijders vielen in samenhang met bepaalde criteria.

Bij de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werd een werkgroep Statistiek opgericht.

14.03 Jean-Luc Crucke (MR): Men zou beter de gegevens updaten en het advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid inwinnen. Ik hoop dat u dan drastische maatregelen zal nemen. De overheid moet ervoor zorgen dat die statistieken verbeteren.

15.01 David Geerts (sp.a-spirit): Au Danemark, un appareil appelé Bike Beep est placé dans le logement de la roue droite des camions. Quand le camion tourne à droite, un bruit strident retentit. Cet appareil ne serait pas autorisé dans notre pays. Or le Bike Beep, qui ne nécessite qu'un tout petit investissement, peut sauver des vies humaines. Le placement de cet appareil sur une base volontaire pourrait-il être autorisé chez nous?

15.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer Geerts, ik noch mijn mensen kenden dat toestel. Het lijkt in elk geval vrij eenvoudig en gemakkelijk op een vrachtwagen te monteren, waarbij zowel het knipperlicht als het geluid de fietser waarschuwen voor een eventueel rechts afslaande vrachtwagen.

U weet dat volgens onze reglementering alleen de licht- en geluidssignalen mogen worden gebruikt die zijn vastgelegd in het technisch reglement. Er mag geen verwarring ontstaan omtrent de betekenis van dat licht- of geluidssignaal. Het zou bijvoorbeeld alleen maar mogen functioneren bij lage snelheden, voor fietsers of eventueel voetgangers. In een breder kader moeten we ook kijken naar systemen waarbij de bestuurder van de vrachtwagen zelf wordt geattendeerd op de aanwezigheid van een fietser die rechts van de vrachtwagen rijdt.

Er wordt overwogen om dit toestel op vrijwillige basis toe te laten. Uiteraard moet het technisch reglement worden nageleefd en er moet worden uitgezocht of dit systeem daarmee in overeenstemming is of kan worden gebracht.

We moeten ook onderzoeken hoe het zit met de Europese regelgeving en of die in de toekomst deel kan uitmaken van de homologatieprocedure van de vrachtwagens. Als men dat beslist, moet het immers progressief kunnen worden veralgemeend zodat het een bijkomend element in de beveiliging is via onze wegcode.

Wat het systeem zelf betreft, zal ik het BIVV vragen dit toestel uit te proberen, zowel technisch als wat de gebruikersaspecten betreft. Ik zal ook vragen om na te gaan welk gebruik er van een dergelijk toestel of een gelijkaardig toestel wordt gemaakt in andere Europese landen.

Zodra ik over de resultaten beschik, zal ik u die meedelen en kunnen we daarover verder praten.

15.03 **David Geerts** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb het toestel meegebracht omdat het veel simpeler is om het te bekijken. Een technische discussie van een halfuur wordt daardoor opgelost in twee minuten.

Wat de camera betreft, intern in de vrachtwagen is een nog betere oplossing. De investering voor de transporteurs ligt in dat geval echter veel hoger. Daarom wou ik hier naar voren brengen dat met een vrij beperkte investering, en zonder afbreuk te doen aan de aansprakelijkheid, misschien al een aantal levens kan worden gered.

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

16 **Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de paiement dans le secteur du transport routier" (n° 4525)**

16 **Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de betalingstermijnen in de sector van het wegvervoer" (nr. 4525)**

16.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la France a introduit une législation très intéressante

15.02 **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Je n'étais pas informé de l'existence de cet appareil qui semble être très simple à monter et dont la fonction consiste à avertir les cyclistes qu'un camion tourne à droite en émettant un clignotement et un signal sonore.

Il faut savoir que seuls les signaux lumineux et sonores prévus par le règlement technique sont autorisés. Un dispositif qui avertirait le chauffeur du camion lorsqu'un cycliste circule à sa droite présenterait évidemment encore plus d'intérêt. Nous envisageons d'autoriser le Bike Beep sur une base volontaire mais au préalable, nous devons déterminer s'il est en conformité avec le code de la route.

Nous devons aussi examiner la réglementation européenne et vérifier si, dans le futur, il sera possible d'intégrer le système dans la procédure d'homologation des poids lourds. Je vais demander à l'IBSR de procéder à des tests et de s'informer sur l'utilisation de cet appareil dans d'autres pays européens.

15.03 **David Geerts** (sp.a-spirit): Le placement d'une caméra supprimant l'angle mort constitue une meilleure solution, il est vrai, mais elle requiert des transporteurs un investissement nettement plus important.

16.01 **Josy Arens** (cdH): In Frankrijk is de overschrijding van

visant à réduire les délais de paiement en matière de transport routier. En effet, la loi française du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports stipule que les délais de paiement convenus ne peuvent en aucun cas dépasser trente jours à compter de la date d'émission de la facture. Une précision importante et surprenante, le non-respect de cette disposition constitue une infraction pénale en France. L'objectif de cette loi est de mettre un terme à certaines pratiques consistant pour les clients à imposer à leurs prestataires des délais de paiement excessivement longs.

En Belgique, force est de constater que les camionneurs et les sociétés de transport restent confrontés au paiement tardif de leurs factures, les délais peuvent varier de quarante à nonante jours. Or, ils doivent déboursier des sommes de fonctionnement considérables liées notamment aux frais de carburant, aux charges sociales, au paiement immédiat de la TVA, aux salaires des chauffeurs. Cela pose non seulement un problème de trésorerie pour les entreprises mais cela a aussi pour conséquence de ralentir l'activité économique du pays.

Il serait donc opportun pour notre pays de prévoir une norme législative qui réduirait les délais de paiement des factures délivrées par les sociétés de transport routier.

Monsieur le secrétaire d'État, le gouvernement serait-il prêt à envisager une loi similaire?

Dans la négative, quelles sont les raisons qui l'empêchent de légiférer en cette matière?

Qu'envisagez-vous comme autre solution?

16.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, vous comprenez que le paiement tardif des factures par les clients est une pratique qui n'est pas spécifique au secteur du transport routier. Pour ce secteur en particulier, les résultats de l'enquête de conjoncture qui a été réalisée par l'ITLB, l'Institut de transport routier et logistique belge, montrent que les délais de paiement atteignent de quarante à septante jours.

L'introduction éventuelle d'un délai de paiement de trente jours peut se faire par la voie législative mais cela doit être fait à l'initiative du Parlement ou du ministre qui a la Simplification administrative dans ses compétences, M. Van Quickenborne.

Reste à voir si une telle mesure est réellement de nature à aider le secteur routier et s'il y a lieu éventuellement de l'étendre à d'autres secteurs. Je conçois que le créancier serait, bien entendu très heureux, de disposer d'une telle mesure, mais je le répète, ce n'est pas vraiment spécifique au transport routier. Cette question doit plutôt être adressée au ministre des Finances, voire au ministre qui a la Simplification administrative dans ses attributions.

16.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour ses réponses tout en lui mentionnant qu'en France, il n'y a pas non plus que ce secteur qui connaît pas des problèmes de

de paiementstermijnen in de sector van het wegvervoer een strafbaar feit. In België hebben de vrachtwagenbestuurders en de vervoersbedrijven nog steeds te maken met laattijdige betalingen van hun facturen. Is de regering bereid een wetgeving naar Frans model in te voeren? Waarom zou er in voorkomend geval geen nieuwe regelgeving op dat gebied kunnen worden uitgewerkt?

16.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De laattijdige betaling van facturen door de klant is een praktijk die ook in andere sectoren dan die van het wegvervoer voorkomt. Wat die specifieke sector betreft, blijkt uit de resultaten van de conjunctuur-enquête van het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) dat de betalingstermijnen tussen 40 en 70 dagen liggen. De eventuele invoering van een betalingstermijn van 30 dagen kan langs wetgevende weg gebeuren, maar daar is een initiatief van het Parlement of van de minister die bevoegd is voor administratieve vereenvoudiging voor nodig. Ik raad u aan u tot hem en eventueel ook tot de minister van Financiën te wenden.

16.03 Josy Arens (cdH): In Frankrijk is dit ook niet de enige sector die met dergelijke

délais de paiement. À ma grande surprise, elle a légiféré en 2006 en la matière pour les transports routiers. Elle considère même aujourd'hui comme une infraction pénale le fait de ne pas respecter cette loi. La France a grandement évolué dans ce secteur. Je compte que le gouvernement belge suive cet exemple pour assainir et permettre aux transporteurs routiers de développer plus sereinement et plus sainement leur entreprise.

problemen te kampen heeft, maar het land is wat dat betreft enorm geëvolueerd. Hopelijk zal de Belgische regering dit voorbeeld volgen en de sector saneren, zodat het voor de wegvervoerders mogelijk wordt hun onderneming in een serener ondernemingsklimaat te laten groeien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het doorgeven via sms van niet door de politie aangekondigde alcoholcontroles" (nr. 4607)

17 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'annonce par sms de contrôles anti-alcool non annoncés par la police" (n° 4607)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de problematiek is ondertussen al enkele malen aan bod gekomen in het Parlement. Er is een vraag over gesteld aan minister Dewael in de commissie voor de Binnenlandse Zaken en vorige week werd daarover in de plenaire vergadering een vraag gesteld door de heer De Croo. Telkens was het antwoord redelijk gelijklopend, ook gelijklopend aan een artikel dat verschenen is in *Via Secura*, het tijdschrift van het BIVV, met een verwijzing naar artikel 62 bis van de verkeerswet.

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Je veux parler de la pratique dans le cadre de laquelle une entreprise informe ses clients par sms, contre paiement, des contrôles d'alcoolémie annoncés et non annoncés. De telles pratiques ne sont évidemment pas favorables à la politique visant à assurer l'application des règles de sécurité routière.

Het gaat over de praktijk waarbij een bedrijf via sms-berichten de klanten, die daarvoor betalen, op de hoogte brengt van zowel aangekondigde als niet-aangekondigde alcoholcontroles, waardoor die chauffeurs eigenlijk in de mogelijkheid worden gesteld om de controles te vermijden. Dat doet het handhavingsbeleid op het vlak van alcohol uiteraard geen goed.

Sur la base de l'article 62bis de la loi sur la sécurité routière, aucun argument ne justifierait néanmoins l'interdiction de cette pratique. La loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doit répondre tout véhicule de transport par terre interdit toutefois la fabrication, l'importation, la vente, la mise en vente et la distribution à titre gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen destiné à empêcher ou à entraver la constatation des infractions à la loi relative à la police de la circulation routière. Cette description est antérieure à l'apparition du téléphone portable mais est suffisamment large pour englober également les nouvelles technologies. Le service sms de la société en question ne pourrait-il pas être interdit en vertu de cette loi?

Ik heb al gezegd dat er op basis van artikel 62 bis geen argument zou zijn om die praktijk te verbieden. Ik heb het over verbieden, omdat die praktijk niet compatibel is met het handhavingsbeleid dat we ter zake willen voeren.

We hebben wat voort gezocht en zijn dan uiteindelijk op de technischevoertuigenwet van 21 juni 1985 gebotst. Een medewerker die al een tijdje meegaat, heeft de soms nuttige ervaring die wetten nog mee gemaakt te hebben, en weet dus ook waarvoor sommige artikels destijds werden geschreven.

Het artikel 1, §6, van die wet verbiedt het vervaardigen, de invoer, de verkoop, het te koop aanbieden, de gratis bedeling van uitrustingen en middelen die tot doel hebben om de handhaving van de verkeerswet en van de verkeersreglementen te bemoeilijken of onmogelijk te maken.

Die omschrijving is vrij ruim gemaakt. Dat is destijds bewust gedaan, in een tijd toen er van gsm'en of sms'en nog geen sprake was. Uiteraard werd er wel rekening gehouden met evoluties, met technologische evoluties, en is de bepaling in die wet als dusdanig voldoende ruim om ook nieuwe technologieën waarvan men toen

geen weet had, ook onder de toepassing van de wet te laten vallen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook de volgende concrete vraag.

Zou de sms-dienst van die firma niet, op basis van artikel 1, §6 van de technischevoertuigenwet van 21 juni 1985, verboden kunnen worden?

17.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, het is inderdaad zo dat artikel 62 van de verkeerswet en artikel 1 §6 van de wet van 21 juli 1985 eigenlijk grotendeels gelijklopend zijn. In het tweede zijn echter ook de wettelijke bepalingen opgenomen die het vervaardigen en het verkopen van uitrusting en middelen die tot doel hebben de vaststelling van overtredingen te bemoeilijken of onmogelijk te maken, strafbaar stellen.

Net zoals de politie denk ik dat het informeren van de automobilist over alcoholcontroles en bijvoorbeeld ook over snelheidscontroles niet strafbaar is op zich op basis van dit artikel. We moeten het wel moreel veroordelen. U was in de openbare vergadering toen ik geantwoord heb op de vraag van de heer De Croo, dienaangaande. Ik kan u trouwens meedelen dat enkele commerciële tv-zenders tijdens de eindejaarsperiode elke reclame van de betrokken firma om hier kennis van te geven hebben geweigerd.

Het is juist dat de politie op haar website per provincie telkens alcoholcontroles aankondigt op een bepaalde dag en op een bepaalde weg zonder het uur mee te delen en zonder andere controles uit te sluiten, net zoals ze dat doet voor de snelheidscontroles. De politie bevestigt daarbij eigenlijk de preventieve bedoelingen die ze daarmee heeft. Ik heb trouwens ook mijn vragen over de accuraatheid van de gegevens die worden verstrekt aangezien alcoholcontroles mobiel kunnen zijn. Ik moet eerlijk zeggen dat het optreden van dit soort bedrijven nogal erg commercieel van opvatting is, om het met een eufemisme te omschrijven.

Wat betreft uw vraag of ik bereid ben om in de adviesvraag ook gewag te maken van de artikelen 1 §6 en 4 §6 van de technische voertuigenwet als mogelijk antwoord op het gestelde probleem, denk ik dat we rekening moeten houden met twee elementen. Enerzijds gaat het om het antwoord op de vraag of de huidige wetgeving al dan niet voldoet om het gedetailleerd aankondigen van de alcoholcontroles als zodanig strafbaar te stellen, anderzijds om het feit dat we rekening moeten houden met het preventief karakter dat het aankondigen van de controles sowieso heeft.

Het is ongetwijfeld zo, mijnheer Van den Bergh, dat wij hier in een soort van grijze zone zitten tussen het verspreiden van algemene informatie en het gedetailleerd geven van informatie om een welbepaalde controle te vermijden. Ik denk dat wij zeker en vast tot een verfijning van de bestaande wetgeving moeten overgaan. Zoals ik ook heb aangekondigd in de openbare vergadering, zullen wij het advies vragen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Wij komen daar dan zeker op terug.

De elementen die u heeft aangehaald, zullen trouwens worden meegedeeld zodat ze kunnen worden geïntegreerd in de behandeling van dit punt door de federale commissie.

17.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: L'article 61 de la loi sur la circulation routière et l'article 1er, § 6, de la loi du 21 juin 1985 sont en grande parties concordants mais le second comprend aussi des dispositions qui rendent punissables la fabrication et la vente d'équipements qui rendent plus difficile ou impossible la constatation d'infractions.

Comme la police, je crois que l'information des automobilistes concernant les contrôles d'alcoolémie ou de vitesse n'est pas punissable. Nous devons la condamner moralement mais elle n'est pas punissable.

La police annonce généralement elle-même sur son site internet, pour chaque province, les contrôles d'alcoolémie auxquels il sera procédé, sans préciser l'heure et sans exclure d'autres contrôles. Il s'agit donc d'une information préventive. Je m'interroge néanmoins sur l'exactitude des informations fournies puisque les contrôles d'alcoolémie peuvent être mobiles.

Il existe une zone grise entre la mise à disposition d'une information générale, d'une part, et d'une information détaillée tendant à éviter un contrôle, d'autre part. La législation doit être affinée et c'est pourquoi nous demanderons l'avis de la commission fédérale de la Sécurité routière.

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Er is inderdaad een verschil tussen het artikel 62bis van de verkeerswet en de artikelen die ik heb vernoemd van de technischevoertuigenwet. Bij het een wordt naar de chauffeur gekeken en bij het andere naar de aanbieder of de vervaardiger van bepaalde producten en diensten die de handhaving bemoeilijken. Men kan uiteraard moeilijk op iedereen zijn gsm-toestel, dat zich in een wagen bevindt, gaan nakijken of ze geabonneerd zijn op zo'n dienst. Ik begrijp dat dit onwerkbaar is.

Ik hoor wel geen concrete argumenten waarom het aanbieden van zo'n dienst niet onder de definitie van artikel 1, §6 valt. Ik hoor dat u het argument in elk geval zult meenemen voor advies en dat het verder zal worden onderzocht. Het is natuurlijk gevaarlijk om zomaar te zeggen dat het op die grond kan worden verboden. Ik heb daarvoor alle begrip.

Over het preventieve karakter van vooraf aangekondigde controles wil ik toch een kleine bedenking maken. Uiteraard moet handhaving een goede mix zijn tussen aangekondigde en onaangekondigde controles. Aangekondigde controles zorgen er mee voor dat er een subjectief controleniveau is. Dat is heel belangrijk. Dat is tegenwoordig nog altijd veel te laag, zeker voor alcoholcontroles. Wij moeten volgens mij toch een belangrijk onderscheid maken tussen snelheidscontroles en alcoholcontroles. Voor snelheidscontroles bestaat er immers iets gelijkaardigs. Men belt naar een radiostation met de melding van een controle en dat wordt dan uitgezonden.

In elk geval zal dat een onmiddellijk effect hebben op de veiligheid op de plaats waar de snelheidscontrole gebeurt. Als echter wordt vermeld dat er een alcoholcontrole is, zal die plaats worden vermeden en zal de chauffeur mogelijk een nog langere weg afleggen die nog meer risico op ongevallen met zich meebrengt. Er is dus wel een belangrijk onderscheid te maken, waardoor wij dubbel zo voorzichtig moeten zijn met het precies vermelden van waar alcoholcontroles zich bevinden. Dat neemt niet weg dat niet kan worden nagegaan of alcoholcontroles niet op een andere manier kan gebeuren, regelmatig verplaatsbaar in tijd en plaats, om een hoger subjectief controlegevoel te geven.

Ik hoop dat hiervoor alleszins een oplossing kan worden gevonden vooraleer de volgende BOB-campagne van start gaat. Anders dreigt die compleet onderuit te worden gehaald. Dat kunnen wij niet anders dan moreel veroordelen.

17.04 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben zeer tevreden met de inhoud van uw repliek. U merkt terecht op dat er een groot parallelisme bestaat tussen de twee. Als een onderscheid wordt gemaakt, kan die slechts flinterdun zijn. U zult echter begrijpen dat ik daarvoor de benedictie van de federale politiek moet hebben. Als dat het geval is, ben ik volkomen bereid om in de richting te gaan die u hebt vermeld. Dat is voor mij duidelijk. Dat zal op dat ogenblik zeker ter sprake komen.

Het incident is gesloten.

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Il existe effectivement une différence entre l'article 62bis de la loi sur la circulation routière et les articles de la loi relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules. La première envisage la situation sous l'angle du chauffeur, la seconde sous l'angle de celui qui propose un service. Aucun argument ne me convainc que l'offre du service qui nous intéresse ne ressortit pas à la définition de l'article 1^{er}, paragraphe 6, mais je prends acte avec satisfaction de l'engagement du ministre de faire examiner ce point plus avant. L'application de la loi et les contrôles, annoncés ou non, doivent être conjugués avec efficacité. Les contrôles annoncés produisent un effet subjectif, préventif, comme nous pouvons également le constater dans le cadre des contrôles de vitesse.

L'annonce à la radio aura un effet immédiat sur la sécurité routière là où il sera procédé aux contrôles de vitesse. Mais si l'on annonce un contrôle de l'alcoolémie, les conducteurs éviteront l'endroit pour emprunter un itinéraire peut-être plus long et s'exposeront à des risques d'accident accrus. Il faut donc faire preuve de circonspection dans la mention des lieux où il est procédé à des contrôles d'alcoolémie.

17.04 **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: L'auteur de la question relève à juste titre le parallélisme qui existe entre les deux éléments. Pour autant que le gouvernement fédéral me soutienne, je suis tout disposé à emprunter la voie qu'il me suggère

L'incident est clos.

18 Vraag van mevrouw Tinne Van der Straeten aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "radaraspecten bij de plaatsing van windturbines in de omgeving van de luchthaven" (nr. 4592)

18 Question de Mme Tinne Van der Straeten au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'influence sur les radars à prendre en considération lors du placement d'éoliennes aux abords d'un aéroport" (n° 4592)

18.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over de radaraspecten die spelen bij de plaatsing van windturbines in de omgeving van de luchthaven.

Vlaams-Brabant heeft het minste aantal windmolens op land, een in Halle en drie in Kapelle-op-den-Bos, al heb ik vernomen, uit de communicatie van minister van Ruimtelijke Ordening, Dirk Van Mechelen, dat er nog een bijkomende vergunning zou zijn voor een extra windmolen.

De redenen dat er zo weinig windmolens zijn, zijn tweeërlei: enerzijds de ruimtelijke ordening, en met name de aanwezigheid van veel lintbebouwing en, anderzijds, de aanwezigheid van de luchthaven. Het is namelijk effectief zo dat windturbines een effect geven en de radarsystemen beïnvloeden door de reflecties die zij produceren. Dat hoeft echter niet te impliceren dat het de facto onmogelijk is om een windmolen te bouwen in de buurt van een radar. De reflecties hangen namelijk af van de materialen die worden gebruikt en kunnen ook worden opgevangen door het gebruik van bepaalde coatings. Het hangt ook af van de radars die worden gebruikt. Uit de vakliteratuur blijkt ook dat het zou kunnen worden opgelost door het installeren van een bepaald soort trackertechnologie bovenop de radar.

De concrete aanleiding voor mijn vraag is de ontwikkeling van het bedrijventerrein Westrode, waar de intercommunale Haviland eventueel drie windturbines zou inplanten. Er moest daarvoor advies worden gevraagd aan Belgocontrol, dat op 22 januari 2008 een voorlopig negatief advies heeft gegeven, wegens de verwachte reflecties en radarwaarnemingen. Mevrouw Hilde Crevits, minister in de Vlaamse regering, heeft aan de heer Eloi Glorieux geantwoord dat er nog verder onderzoek en overleg zou plaatsvinden met Belgocontrol om na te gaan of het gebruik van bepaalde coatings het probleem zou kunnen vermijden.

Meer in het algemeen heb ik mijn oor eens te luisteren gelegd bij Ecopower, dat beweert dat de radarproblemen sowieso spelen in een straal van ongeveer 20 kilometer rond de radar van Bertem en dat, wat hun projecten betreft, het zou gaan over projecten in Leuven, Haasrode, Bertem, Haacht, Herent en wellicht ook Overijse.

Ik heb een aantal concrete vragen.

Ten eerste, hoeveel adviesaanvragen voor inplanting van windmolens heeft Belgocontrol tot nu toe negatief beoordeeld en hoeveel positief?

Ten tweede, in de buurt van welke radars rijzen er problemen? In een straal van hoeveel kilometer?

18.01 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Il n'y a en province de Brabant flamand que trois éoliennes, même si j'ai appris par l'entremise du ministre flamand Van Mechelen qu'un permis aurait été délivré pour un quatrième. La raison en est l'habitat linéaire et la présence de l'aéroport. Les réflexions générées par les turbines à vent perturbent en effet les systèmes radar. Il est toutefois possible de construire une éolienne à proximité d'un radar puisque les réflexions sont fonction des matériaux utilisés et il peut y être remédié par la pose d'un enduit. Le type de radar joue également un rôle. Une autre solution consiste à équiper le radar d'une technologie tracker.

L'intercommunale Haviland souhaiterait construire trois éoliennes sur le terrain industriel de Westrode. Belgocontrol a toutefois rendu un avis négatif. Selon le ministre flamand Crevits, on continuera à examiner la possibilité de résoudre le problème par le recours à certains enduits.

Combien de demandes d'avis concernant la construction d'éoliennes ont donné lieu à un avis négatif ou positif de Belgocontrol? À proximité de quels radars se posent les problèmes? Quel est le rayon? Quels systèmes utilise Belgocontrol pour procéder à des simulations? Avec quelles entreprises travaille Belgocontrol? Existe-t-il en Belgique des études ou un expertise spécifiques concernant les interférences générées par les éoliennes et l'implantation de celles-ci? A-t-il été procédé à une comparaison

Ten derde, ik neem aan dat door Belgocontrol simulaties worden gemaakt. Welke systemen worden daarvoor gebruikt of op welke firma doet Belgocontrol hiervoor een beroep?

Ten vierde, is er specifiek onderzoek en/of expertise voorhanden in België in verband met de interferentie en de inplanting van windturbines?

Ten vijfde, is er een vergelijking gemaakt met of is er kennis voorhanden van de situatie in andere landen, aangezien Nederland, Engeland en Denemarken wel overgaan tot de inplanting van windturbines in de buurt van luchthavens? Uiteraard zijn radars niet per definitie met elkaar te vergelijken, maar is er toch een vergelijking gebeurd of is er onderzocht of gelijkaardige oplossingen al dan niet mogelijk zijn?

Ten slotte, welke oplossingen acht Belgocontrol zelf mogelijk of zijn vereist om toch windmolens te kunnen toelaten in de omgeving van een radar?

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw Van der Straeten, wat uw eerste vraag betreft over de adviesaanvragen voor de inplanting van windmolens en de hoeveelheid negatieve en positieve antwoorden van Belgocontrol daarop, kan ik u zeggen dat tot nu toe in totaal 492 adviesaanvragen werden behandeld. Daarvan werden er 42 negatief en 450 positief beantwoord.

In uw tweede vraag vraagt u mij in de buurt van welke radars problemen rijzen en binnen welke straal dat het geval is. Ik moet u zeggen dat alle radars in meer of mindere mate worden beïnvloed door de inplanting van windturbines.

Voor Belgocontrol gaat het onder andere over installaties als naderingsradars voor Brussel, Charleroi en Oostende, enrouteradars te Bertem en Saint-Hubert, en de meteoradar voor Brucargo.

Daarnaast baten ook andere instanties in België radarinstallaties uit, zoals het KMI en Defensie. Er zijn systemen voor de controle van de scheepvaart, enzovoort.

De problematiek die u aansnijdt belangt dus niet enkel Belgocontrol aan. Belgocontrol houdt in het bijzonder contact met Defensie om kennis en ervaringen over de technische en operationele impact van windturbines uit te wisselen.

Het is niet mogelijk een vaste straal te bepalen waarbuiten de windturbines geen effect hebben op de radar. Zelfs windturbines die zich zeer ver van de radar bevinden kunnen effecten geven. Er zijn meerdere voorbeelden in België waarbij bestaande turbines tientallen kilometer van een radar een duidelijk aantoonbaar effect hebben. De operationele impact op de luchtverkeersleiding kan enkel worden bepaald na verdere studie, waarbij steeds het voorzorgsprincipe wordt toegepast.

Ten slotte kan worden opgemerkt dat de impact van windturbines zich niet beperkt tot radar maar ook op andere apparatuur op het vlak van navigatie en communicatie.

avec la situation dans d'autres pays? Quelles solutions sont envisageables ou nécessaires aux yeux de Belgocontrol pour malgré tout autoriser la construction d'éoliennes à proximité d'un radar?

18.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Il y a eu jusqu'ici un total de 492 demandes d'avis dont 42 ont fait l'objet d'un avis négatif et 450 d'un avis positif. Tous les radars sont influencés dans une certaine mesure par la présence d'éoliennes.

Concernant Belgocontrol, il s'agit, entre autres, de différents radars d'approche et de poursuite ainsi que d'un radar météorologique. D'autres instances utilisent aussi des installations de radars, il y a des systèmes de contrôle pour la navigation, etc. Belgocontrol procède à des échanges avec la Défense de connaissances et d'expérience en matière d'incidence des éoliennes mais la question est donc plus vaste. Il est impossible de définir un rayon bien précis en dehors duquel les éoliennes n'influencent pas les radars puisque leurs effets peuvent se faire ressentir jusqu'à une distance de plusieurs dizaines de kilomètres. L'incidence opérationnelle sur le contrôle aérien doit faire l'objet d'études plus approfondies dans l'optique du principe de précaution. Les éoliennes produisent d'ailleurs aussi des effets sur d'autres appareils de navigation et de communication. Ces effets sont évalués à l'aide de différents

Wat uw derde vraag betreft, of er door Belgocontrol simulaties worden gemaakt en welk systeem daarvoor wordt gebruikt en op welke firma Belgocontrol een beroep doet, kan ik u zeggen dat bij de evaluatie van windturbines wordt gebruik gemaakt van verschillende computersimulaties en –programma's om de mogelijk impact van windturbines in te schatten.

Hierbij wordt er gekeken naar een hele reeks mogelijke effecten van windturbines op de verschillende radarsystemen die Belgocontrol gebruikt. De studie beperkt zich dus niet tot reflecties, maar neemt ook andere effecten, zoals hoekfouten en schaduwzones, de zichtbaarheid van de windturbines op de radarschermen in beschouwing.

De effecten en de toegepaste methoden zijn gebaseerd op wetenschappelijke studies. De resultaten van die analyse worden telkens met de operationele experts besproken om uiteindelijk tot een gefundeerd advies te komen.

Ik kom dan aan uw vierde vraag over welk onderzoek of expertise er in België is in verband met de interferentie tussen radarsystemen en de inplanting van windturbines. Ik kan u zeggen dat zowel Belgocontrol als de Belgische militairen de experts hebben voor de impact van windturbines op radars.

Beide instanties hebben gezamenlijk twee studies gefinancierd over de impact van windturbines. Het is de Duitse firma NAVCOM Consult die een studie heeft gemaakt over de impact op de navigatie-uitrusting. De KU Leuven heeft een studie gemaakt over de impact op de radar. De resultaten van die laatste studie zijn verder nog verfijnd met een input vanuit verschillende internationale studies. Ik kom daarop straks terug wanneer ik antwoord op uw vijfde vraag.

Voor zover Belgocontrol hiervan op de hoogte is, zijn er naast de KU Leuven een aantal onderwijs- en onderzoekinstellingen die zich in België met de materie bezighouden.

Ik kom dan aan uw vijfde vraag. De vraag was of er reeds een vergelijking werd gemaakt met de situatie in andere landen, u hebt Nederland, Engeland en Denemarken aangehaald, om de problemen en/of oplossingen te vergelijken. Ik kan u zeggen dat in Eurocontrol Belgocontrol actief deelneemt aan een internationale werkgroep over de impact van windturbines op de radar. Dat is de Windturbine Taskforce. De werkgroep omvat civiele en militaire experts uit de verschillende landen, België, Duitsland, Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Spanje enzovoort. De werkgroep heeft een uitgebreide studie laten uitvoeren door de Britse firma Quinetic.

U kent die firma? Wordt het zo uitgesproken?

Op basis van deze studie is Eurocontrol bezig een document op te stellen met daarin een geharmoniseerde Europese aanpak voor het bestuderen van de impact van turbines op de surveillancesystemen, waaronder de radar, doch het document is vandaag de dag nog altijd niet beschikbaar. Ook worden op formele en informele wijze studies en ervaringen uitgewisseld tussen de verschillende landen en neemt Belgocontrol deel aan de ICAO-werkgroep die de impact van de turbines op de navigatie bekijkt. Dat is de AWOG/... Windfarms.

logiciels et de simulations informatiques.

On étudie à cet égard toute une série d'effets potentiels des éoliennes sur les différents systèmes radars de Belgocontrol. Il ne s'agit pas uniquement de réflexions mais également d'erreurs d'angle, de zones d'ombre, de la visibilité des turbines sur les écrans radars, etc. Les effets et les méthodes sont basés sur des études scientifiques et les résultats sont examinés avec le concours d'experts opérationnels afin de parvenir à un avis étayé.

Tant Belgocontrol que le département de la Défense disposent d'experts en matière d'incidence des éoliennes sur les radars et ont financé conjointement deux études à ce sujet. Une société allemande a étudié l'incidence sur l'équipement de navigation et la KU Leuven l'incidence sur le système radar. D'autres instituts d'enseignement et de recherche étudient également cette matière. Au sein d'Eurocontrol, Belgocontrol participe activement à un groupe de travail international dédié à cette matière. Ce groupe de travail, constitué d'experts civils et militaires issus de plusieurs pays européens, a chargé une firme britannique de réaliser une vaste étude sur la question.

Sur la base de cette étude, Belgocontrol établit actuellement un document visant à définir une approche européenne harmonisée dans le cadre de l'étude de l'incidence des turbines sur les systèmes de surveillance. En outre, d'autres études et expériences sont encore échangées entre différents pays. Belgocontrol participe au groupe de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui étudie l'incidence des turbines sur la navigation.

Ik kom tot uw zesde vraag omtrent de oplossingen welke Belgocontrol mogelijk acht om toch windmolens toe te kunnen laten in de omgeving van de radar. Momenteel bestaat er een consensus bij de verschillende air navigation service providers dat het bij de huidige stand van de technologie zeer moeilijk is om windturbines toe te laten in de omgeving van een radar. Belgocontrol volgt uiteraard de ontwikkelingen, onder meer op het vlak van de processing op radarniveau. Het dient wel gezegd dat deze zich nog in een experimentele fase bevinden en bijgevolg nog niet gevalideerd zijn binnen de luchtverkeersleiding. In afwachting daarvan past Belgocontrol als verantwoordelijke voor de veiligheid van de luchtvaart het voorzorgsprincipe toe.

Tot daar, mevrouw, zeer omstandig de punten. Ik geef er mij rekenschap van dat het positieve antwoord dat u voor sommige zaken verwacht er helemaal nog niet in zit. In elk geval is duidelijk dat Belgocontrol de problematiek erg wetenschappelijk en zeer van nabij wordt gevolgd. In het belang van zowel de veiligheid als de groene energie waarvan wij, zacht uitgedrukt, geen tegenstander zijn, is het voor ons en, neem ik aan, ook voor u zeer belangrijk om daar zo snel mogelijk passend uitsluitel over te krijgen.

18.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Ik vind dat het antwoord zeker niet negatief uitvalt. U had het over 492 behandelde aanvragen, waarvan er slechts 42 negatief waren.

18.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Dat heeft u aangenaam verrast.

18.05 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Dat heeft mij inderdaad aangenaam verrast.

Wat radartechnologie betreft, ik ben op de windbeurs geweest en heb daar gezien dat er nog veel in ontwikkeling is. Die ontwikkeling zal snel gaan, wat logisch is.

We kunnen niet zeggen dat er al veel windturbines staan en dat er al veel oplossingen zijn. Als er ter zake in Eurocontrol en ICAO proactief wordt gewerkt, denk ik dat het in de toekomst alleen maar kan beter worden.

18.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik ben er persoonlijk van overtuigd dat men de technische oplossingen zal vinden. Het is een probleem waarmee men recent werd geconfronteerd en waar nu volop wordt gezocht naar de meest adequate technische regeling.

Ik denk dat het een kwestie van tijd zal zijn. Wat de technische verfijning van de radars betreft, men kan niet tegelijk gevoelige radars

Actuellement, tout le monde s'accorde pour dire qu'il est très difficile d'admettre des éoliennes aux abords d'un radar. Certaines évolutions technologiques doivent toutefois le permettre mais celles-ci se situent encore à un stade expérimental. Belgocontrol suit attentivement les évolutions technologiques. Nous espérons que des résultats positifs pourront rapidement être obtenus dans l'intérêt de la sécurité et de l'énergie verte.

18.03 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Je suis somme toute assez satisfaite de cette réponse. Sur un total de 492 demandes, 42 seulement ont fait l'objet d'un avis négatif

18.05 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Voilà qui me surprend agréablement.

Je me suis rendue récemment dans une bourse sur l'énergie éolienne et j'ai pu constater que l'on travaille d'arrache-pied à de nouveaux développements, également en ce qui concerne la technologie radar. Les évolutions seront rapides. Il n'y a actuellement pas encore beaucoup d'éoliennes. Mais si Eurocontrol et le groupe de travail OACI vont de l'avant, la situation s'améliorera beaucoup à l'avenir.

18.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je suis convaincu que la science trouvera des solutions. Il s'agit d'un problème qui est apparu récemment et on recherche activement des solutions. C'est

hebben en ze afschermen tegen bepaalde zaken, die ons sympathiek zijn. Er wordt voldoende gezocht naar oplossingen. donc une question de temps.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.53 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.53 heures.