



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

maandag

04-05-2009

Namiddag

lundi

04-05-2009

Après-midi

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig 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 de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot vrije busbanen voor het vervoer van personen met een handicap" (nr. 11928)	1
<i>Sprekers: Luk Van Biesen, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	3
- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitzonderlijk vervoer" (nr. 12070)	3
- de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de begeleiding van uitzonderlijk vervoer" (nr. 12749)	3
<i>Sprekers: Josée Lejeune, Josy Arens, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van bromfietsen" (nr. 12522)	8
<i>Sprekers: Josée Lejeune, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	10
- de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 12678)	10
- mevrouw Sonja Becq aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagekostenterminal in de luchthaven van Zaventem" (nr. 12721)	10
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wettelijkheid van de bouw van de lowcostterminal AZUR" (nr. 12794)	10
<i>Sprekers: Olivier Maingain, Sonja Becq, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nauwkeurigheid van de ophangingstest bij de keuring" (nr. 12597)	16
<i>Sprekers: Roel Deseyn, Etienne Schouppe</i> , staatssecretaris voor Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	19
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van landingsbaan 02 woensdagochtend 15 april 2009" (nr. 12682)	19

SOMMAIRE

Question de M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux couloirs d'autobus libres pour le transport de personnes handicapées" (n° 11928)	1
<i>Orateurs: Luk Van Biesen, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	3
- Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les convois exceptionnels" (n° 12070)	3
- M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accompagnement des convois exceptionnels" (n° 12749)	3
<i>Orateurs: Josée Lejeune, Josy Arens, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des cyclomoteurs" (n° 12522)	8
<i>Orateurs: Josée Lejeune, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	10
- M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12678)	10
- Mme Sonja Becq au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le terminal low-cost à l'aéroport de Zaventem" (n° 12721)	10
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la légalité de la construction du terminal low-cost AZUR" (n° 12794)	10
<i>Orateurs: Olivier Maingain, Sonja Becq, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la précision du test de contrôle des suspensions lors du contrôle technique" (n° 12597)	16
<i>Orateurs: Roel Deseyn, Etienne Schouppe</i> , secrétaire d'État à la Mobilité	
Questions jointes de	19
- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste d'atterrissage 02 au cours de la matinée du mercredi 15 avril 2009" (n° 12682)	19

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van baan 02/20 in het kader van het vliegrouleplan" (nr. 12876) 19
- Sprekers: Georges Dallemagne, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste 02/20 dans le cadre du plan d'organisation des routes aériennes" (n° 12876) 19
- Orateurs: Georges Dallemagne, Thérèse Snoy et d'Oppuers, 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 aanvullende indexering voor het wegvervoer" (nr. 12743) 25
- Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indexation supplétive pour le transport par route" (n° 12743) 25
- Orateurs: 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 "de betaling van facturen na 30 dagen in de sector van het wegvervoer" (nr. 12744) 26
- Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le paiement de factures à 30 jours dans le secteur du transport routier" (n° 12744) 26
- Orateurs: 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 inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 12746) 27
- Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction de dépasser pour les poids lourds" (n° 12746) 27
- Orateurs: 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 "de herziening van de boetecatalogus" (nr. 12814) 29
- Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la révision du catalogue des amendes" (n° 12814) 29
- Orateurs: 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 "de rol van de Deposito-Consignatiekas" (nr. 12815) 31
- Sprekers: Josy Arens, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rôle de la Caisse des Dépôts et Consignations" (n° 12815) 31
- Orateurs: 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 "de eventuele vrijstelling van rij- en rusttijdcontroles voor het niet-professionele vervoer van materiaal van en naar jeugdkampen" (nr. 13014) 32
- Sprekers: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'éventuelle exemption du contrôle des temps de conduite et de repos pour le transport non professionnel de matériel pour des camps de jeunes" (n° 13014) 32
- Orateurs: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité
- Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'legale' radarverklikker" (nr. 12981) 35
- Sprekers: Patrick De Groote, Etienne Schouppe*, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le détecteur de radar 'légal'" (n° 12981) 35
- Orateurs: Patrick De Groote, Etienne Schouppe*, secrétaire d'État à la Mobilité

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 4 MEI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 4 MAI 2009

Après-midi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wij zijn de mening toegedaan dat de wegbeheerders over bijkomende flexibiliteit moeten kunnen beschikken om, in functie van de lokale mobiliteitsbehoeften, vrije busbanen open te stellen voor erkende

01.01 Luk Van Biesen (Open Vld): Actuellement, le code de la route fédéral ne permet pas d'utiliser les couloirs d'autobus libres pour le transport de personnes handicapées. Les entreprises qui assurent ce transport jouent pourtant un rôle social important. Étant donné qu'elles amènent souvent ces personnes à des rendez-vous où il convient d'être ponctuel, il est gênant pour ces entreprises d'être bloquées en permanence par des embouteillages.

Les gestionnaires de la voirie devraient manifester une souplesse suffisante pour, en fonction des besoins locaux de mobilité, ouvrir les couloirs d'autobus libres aux organisations de transport de personnes à mobilité réduite qui sont reconnues.

Le secrétaire d'État souscrit-il à cette idée? Une concertation sera-t-elle organisée? D'ici à quand peut-on s'attendre à une modification du code de la route?

organisaties voor het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit.

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

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

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

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

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

In deze globale filosofie kan ik volkomen inkomen.

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

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

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: De nombreuses demandes me sont adressées concernant l'autorisation de l'accès aux couloirs réservés aux bus pour certains véhicules et certaines personnes. Nous avons d'abord accordé l'autorisation aux cyclistes, ensuite aux taxis, sans oublier le transport scolaire et celui des travailleurs. Des demandes ont été introduites pour les motos, les cyclomoteurs, les autocars, le transport de patients, les médecins en service et les véhicules électriques. Le trafic ne sera-t-il finalement pas plus dense dans les couloirs réservés à une circulation fluide que dans les autres couloirs?

Une proposition à l'examen vise à autoriser, moyennant le placement d'un pictogramme dans le couloir réservé aux bus, l'accès de ce couloir aux véhicules pour le transport de plus de huit personnes, ce qui pourrait être utile pour les minibus transportant des personnes handicapées à proximité des centres de soins.

Je n'en disconviens pas mais il faut veiller à éviter une surcharge des couloirs d'autobus. Chaque fois qu'une demande est formulée, il importe d'examiner si elle est pertinente et réalisable dans un contexte concret.

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

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

In voorgaande filosofie moet gewoon verder worden gedacht.

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

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

02 Questions jointes de

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

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

02 Samengevoegde vragen van

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

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

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

Il s'avère qu'un convoi exceptionnel de 35 mètres de long et de 122 tonnes, immatriculé en Allemagne et transportant une grue de forage, est resté coincé dans un virage dans le Thier de Richelle, une route particulièrement sinueuse et tout à fait inadaptée à ce genre de convoi. Il aura fallu entre 10 et 15 heures pour dégager le véhicule du premier tournant. Pour l'anecdote, il s'est retrouvé bloqué dans une seconde épingle. Et la note est plutôt salée pour la commune: en effet, cinq policiers ont été réquisitionnés toute la journée pour surveiller la manœuvre, deux dépanneuses ont été appelées sur place, les services des Travaux et Signalisation de la ville ont également été sollicités et la voirie a été fortement endommagée.

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

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

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

01.03 Luk Van Biesen (Open Vld): Nous souscrivons à la philosophie du secrétaire d'État et espérons que cette proposition de loi sera adoptée.

02.01 Josée Lejeune (MR): Een 122 ton zwaar en 35 meter lang voertuig voor uitzonderlijk vervoer heeft zich vastgereden op de *Thier de Richelle* in de gemeente Wezet. Die uitermate bochtige weg is absoluut niet geschikt voor dat soort transporten. Het duurde bijna 15 uur eer de weg weer vrij was, en er waren niet minder dan vijf politieagenten en twee takelwagens nodig, alsmede de hulp van de stedelijke diensten Werken en Signalisatie. De openbare weg werd zwaar beschadigd.

De wet bepaalt dat de FOD Mobiliteit het traject voor het uitzonderlijk vervoer moet vastleggen.

Hoe kon dat incident gebeuren? Welke regels gelden er wanneer het gemeentebestuur niet naar behoren werd ingelicht?

Volgens de plaatselijke pers had een woordvoerder van de FOD Mobiliteit gezegd dat een extern bedrijf die problematische route

repérages préalables?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

uitgezet had. Klopt dat? Wie moet de factuur betalen?

02.02 Josy Arens (cdH): Heel wat vervoerders en begeleiders van transporten slagen er node in begeleiding te krijgen op de gewenste datum, omdat er niet voldoende politiepersoneel beschikbaar is.

Wanneer zo een uitzonderlijk vervoer ter plaatse moet blijven, hangt daar een prijskaartje aan. Er bestaan geen objectieve criteria om de prioriteiten te bepalen wat de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer betreft, en de transporteurs klagen over oneerlijke concurrentie.

Een oplossing zou kunnen bestaan in een reglementering van het statuut van private begeleider, aan wie een beperkte bevoegdheid van politie over het wegverkeer zou kunnen worden verleend.

Vonden er al overlegvergaderingen plaats met betrekking tot de toekenning van zo een statuut?

02.03 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De vergunningen voor het uitzonderlijk vervoer worden uitgereikt na een individueel onderzoek van de door de gebruikers – transporteurs of mandatarissen – ingediende aanvragen. De afmetingen en de massa van het transport moeten worden meegedeeld, alsook de gedetailleerde reisweg die de transporteur wenst te volgen (op grond van zijn ervaring en van een voorafgaande verkenning van het

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

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

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

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

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

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

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

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

parcours).

Elke aanvraag wordt toegewezen aan een dossierbeheerder, die de aanvraag moet onderzoeken en ze opvolgt tot wanneer de vergunning wordt uitgereikt.

De dossierbeheerder beslist de gevraagde reisweg al dan niet toe te staan op grond van het onderzoek van de technische gegevens. Wanneer de dienst een andere reisweg voorstelt, vraagt het bestuur de transporteur te bevestigen dat de voorgestelde reisweg geschikt is voor het uitzonderlijk vervoer. De trajecten worden uitgezet op grond van de praktijkervaring van deskundigen.

In het kader van de administratieve vereenvoudiging hoeft het advies van de wegbeheerders, dankzij de verplichte voorafgaande verkenning en de verplichte verificatie van de beschikbare vrije hoogte voor de transporten met grote afmetingen, niet systematisch te worden ingewonnen. Met betrekking tot de massa van het transport en de capaciteit van de kunstwerken wordt het advies van de wegbeheerders gevraagd wanneer de dienst Uitzonderlijk Vervoer niet over recente gegevens beschikt.

De vervoerder mag in geen geval een reisweg nemen die hij niet van tevoren heeft verkend. Mevrouw Lejeune, in het door u vermelde geval is de aanvrager die verplichting niet nagekomen.

Er bestaat geen algemene bepaling waarbij de gebruikers of mandatarissen ertoe verplicht worden de gemeentebesturen in te lichten over een uitzonderlijk vervoer dat in de gemeente zal passeren. Dat zou ook onhaalbaar zijn wegens het aantal gemeenten waar zo een transport soms door moet.

Wat uw laatste vraag betreft, is de vervoerder overeenkomstig instructie B/2001 burgerlijk

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

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

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

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

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

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

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

aansprakelijk, zowel jegens de openbare machten als jegens derden, voor alle veroorzaakte schade en gebeurlijke ongevallen.

In sommige gevallen zou de begeleiding inderdaad aan privéfirma's kunnen worden toevertrouwd.

Er ligt al een ontwerp van koninklijk besluit ter tafel waarin wijzigingen van de reglementering worden voorgesteld. Daarin is er onder meer sprake van een erkenning van de beroepsbekwaamheid om te kunnen optreden als begeleider voor uitzonderlijk vervoer.

Het getuigschrift van vakbekwaamheid zal worden uitgereikt na een examen waarmee de vakkennis van de begeleider zal worden getoetst, onder meer wat de verkeersveiligheid en wat de regels voor het gebruik van de openbare weg door voertuigen voor uitzonderlijk vervoer betreft. De begeleider wordt dan een beperkte bevoegdheid verleend, waardoor hij de verkeersveiligheid zal kunnen verzekeren in de minst gevaarlijke gevallen van gebruik van de openbare weg door voertuigen voor uitzonderlijk vervoer.

permettant d'assurer la sécurité routière dans les cas les moins dangereux de circulation de véhicules exceptionnels.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

02.04 Josée Lejeune (MR): In 2000 deed dit probleem zich al voor in Hoei. Toen vielen er acht gewonden. Onlangs deed een soortgelijk incident zich voor in de gemeente Wezet.

Ik sta hier toch perplex van. Er is nog altijd een probleem met de gekozen reizenwegen, aangezien uw departement gewoon verondersteld wordt de aanvrager of de persoon die het traject bijstuurt, te vertrouwen. Zou het niet opportuun zijn dat de FOD Mobiliteit zelf de reisweg volledig bepaalt en ook de gevolgen draagt?

Ik neem aan dat de gebruiker een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering heeft. Toch is het vandaag de dag niet meer aanvaardbaar dat een hele gemeente 15 uur lang geblokkeerd wordt en dat alle politiediensten gemobiliseerd moeten worden om een oplossing te vinden. Er moeten dus passende maatregelen genomen worden om dergelijke situaties te verhelpen.

02.05 Josy Arens (cdH): Wordt de laatste hand gelegd aan de tekst die ertoe strekt onderscheiden criteria voor die begeleiders vast te stellen? Kan u mij zeggen wanneer de maatregelen van kracht zullen worden?

02.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De Belgische maatschappijen die in ons land omvangrijk vervoer of vervoer van gevaarlijke stoffen verzorgen, kennen de wegen die zij nemen in de regel zeer goed. Als er

notamment en cas de contre-sens, elles doivent recevoir l'accord de la commune concernée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il faut bien reconnaître que l'immatriculation répond entre autres aux objectifs suivants: la prévention et la dissuasion en matière

problèmes, doivent ze de toestemming van de betrokken gemeente krijgen.

Als een bepaalde plaats bijzonder gevaarlijk is voor het transport, houdt de FOD daar rekening mee en stelt in voorkomend geval een andere reisweg voor.

De stad Hoei kent dit probleem door en door. Ik zal hieromtrent nadere inlichtingen inwinnen.

Het besluit zal worden uitgevaardigd zodra we een algemeen akkoord hebben bereikt. Ook de minister van Binnenlandse Zaken is voor dit idee gewonnen. Er wordt nauw met de politiediensten samengewerkt om de veiligheid te vrijwaren.

02.07 Josée Lejeune (MR): De gemeente Wezet werd niet op de hoogte gebracht. Een en ander zou moeten worden uitgeklaard.

02.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zal uw informatie laten natrekken.

03.01 Josée Lejeune (MR): Elke dag gebeuren er in ons land zestien ongevallen waarbij er bromfietzers betrokken zijn. Vaak gaat het om jonge mensen. Bromfietzen hoeven niet ingeschreven te worden. Met de inschrijving kan er evenwel preventief worden opgetreden tegen verkeersonveiligheid en geluidsoverlast, en kunnen delinquenten die met bromfietzen op de openbare weg rijden,

d'insécurité routière, la lutte contre les nuisances sonores, la recherche des délinquants qui voleraient ce type de véhicules et les utiliseraient pour commettre des délits sur la voie publique. On peut en outre épingle le phénomène bien connu des cyclomoteurs trafiqués qui ne craignent nullement les radars.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

geïdentificeerd worden. Op die manier zou er ook opgetreden kunnen worden tegen opgefokte bromfietsen - bestuurders van dat soort voertuigen hoeven momenteel niet bang te zijn dat ze geflitst worden. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft reeds voor de invoering van nummerplaten voor bromfietsen gepleit. Uw administratie is voorstander van de inschrijving van bromfietsen en u verklaarde dat u daar werk van zou maken. Kan u ons daar vandaag al meer over vertellen? Om welke bromfietsen zou het gaan? Zullen er ten slotte maatregelen getroffen worden om de zichtbaarheid van bromfietsen te verhogen?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijn administratie bereidt een ontwerpreglementering voor met betrekking tot de inschrijving van bromfietsen van klasse A en B. Die reglementering zal pas kunnen worden toegepast, wanneer het nieuwe computersysteem voor de inschrijving van voertuigen in gebruik wordt genomen, met andere woorden tegen eind 2010. Nieuwe bromfietsen zullen dan een nummerplaat moeten hebben. Later zal dezelfde procedure ook gevolgd moeten worden voor bromfietsen die reeds in het verkeer werden gebracht. Ten slotte werd de sterkste daling van het aantal verkeersslachtoffers sinds 2000 opgetekend bij de bromfietsers, met een daling van meer dan 50 procent van het aantal doden en zwaargewonden.

Ik zal de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid vragen zich

over mogelijke initiatieven ter bevordering van de veiligheid van bromfietzers te buigen.

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

03.03 Josée Lejeune (MR): Op die manier zullen we over precieze cijfers beschikken, met het oog op een betere telling van die voertuigen.

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

04 Questions jointes de

- **M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la construction d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12678)**
- **Mme Sonja Becq au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le terminal low-cost à l'aéroport de Zaventem" (n° 12721)**
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la légalité de la construction du terminal low-cost AZUR" (n° 12794)**

04 Samengevoegde vragen van

- **de heer Olivier Maingain aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 12678)**
- **mevrouw Sonja Becq aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagekostenterminal in de luchthaven van Zaventem" (nr. 12721)**
- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wettelijkheid van de bouw van de lowcostterminal AZUR" (nr. 12794)**

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

04.01 Olivier Maingain (MR): De operatoren, waaronder Brussels Airlines, maken zich zorgen over de plannen voor de bouw van een lowcostterminal op de luchthaven Brussel-Nationaal. Op 26 maart jongstleden antwoordde u op een vraag in de commissie dat zodra BIAC (Brussels International Airport Company) met de bouw ervan wil beginnen, u zou nagaan of er geen sprake is van oneerlijke concurrentie ten opzichte van de andere operatoren. U voegde eraan toe dat u over geen enkele stedenbouwkundige bevoegdheid beschikt.

En la relisant, je relevais un point intéressant pour connaître l'état d'avancement de ce dossier. Je relis le compte rendu de vos propos: "J'ai pris note de l'intention clairement formulée par BIAC et je prends acte de leur projet. Une fois qu'ils voudront entamer la construction de ce terminal" – depuis le 26 mars, l'intention de construire le terminal me semble plus que confirmée –, "j'examinerai leur proposition concrète pour voir s'il n'y a pas de concurrence déloyale avec les autres services offerts à Bruxelles National", disiez-vous. "Sur le plan urbanistique cependant, je n'ai aucune compétence. Je ne peux que prendre acte des décisions du gouvernement flamand et de l'administration flamande à cet égard". Il est vrai que vous n'avez pas de compétence pour tout ce qui est permis d'environnement et permis d'urbanisme mais j'estime tout de même qu'une coordination entre niveaux de pouvoir s'imposerait au regard de l'enjeu d'un tel dossier.

U mag dan al niet bevoegd zijn voor de stedenbouwkundige en milieuvergunningen, maar volgens mij zou u niettemin kunnen zorgen voor een coördinatie tussen de bestuursniveaus. Ik voeg er nog aan toe dat het verwonderlijk is dat de exploitant zo een project

À la suite de vos déclarations, j'ai relevé dans la presse – c'était le 10 avril dans "La Libre Belgique" – les déclarations d'un des coadministrateurs délégués de Brussels Airlines, M. Gustin, qui disait tout son pessimisme – et le mot est faible – quant au projet de

développement d'un terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles National. Il affirmait que ce n'était certainement pas le premier choix à faire sur le plan de l'avenir de cet aéroport et que cette offre présenterait une concurrence pour Brussels Airlines, qui aujourd'hui assure 25% du nombre total de passagers à l'aéroport de Bruxelles National. Ce qu'ils appellent la "formule B-light" représente donc pour eux un danger.

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

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

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

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

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

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

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

ontwikkelt zonder overleg en dat de betrokkenen op stedenbouwkundig vlak voor een voldongen feit worden geplaatst.

Mijnheer de minister, hoe zit het met dat dossier wat uw bevoegdheden betreft? Wat is uw standpunt dienaangaande?

04.02 Sonja Becq (CD&V): Le terminal "low cost" de Zaventem est en grande partie de la compétence des Communautés. Le Parlement flamand a consacré un débat à la question de savoir s'il convenait ou non de faire rédiger, avant la construction de ce terminal, un rapport d'incidence sur l'environnement. Ce débat est caractérisé par un antagonisme entre emploi et incidence environnementale. Les pouvoirs publics remplissant en tout état de cause une fonction exemplative, il importe que les entreprises publiques satisfassent à toutes les obligations en vigueur en matière de rédaction de rapports et de permis environnementaux.

Quel jugement le ministre porte-t-il sur l'attitude de la BIAC compte tenu de la fonction exemplative qu'il lui incombe de remplir? Attirera-t-il son attention sur la nécessité de faire rédiger un

besluitvorming te komen? Zult u BAC daar ook op wijzen?

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

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

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 21 avril dernier, j'ai déposé une question sur le même sujet, particulièrement sur la procédure, car je m'inquiétais de la demande de dérogation déposée par BAC auprès de l'administration flamande compétente pour soustraire la construction du terminal low-cost à la réalisation d'une étude d'incidence.

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

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

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

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

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

Je voudrais donc connaître votre position en la matière.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je

rapport d'incidence sur l'environnement?

Le nombre de mouvements d'avions a-t-il baissé ou augmenté au cours du premier trimestre de 2009? Comment ce nombre devrait-il évoluer en 2009? Qu'en est-il dans les autres Régions? Comment la BIAC souhaite-t-elle se positionner en 2010?

04.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): BIAC heeft voor de bouw van de lowcostterminal bij de Vlaamse administratie een afwijking aangevraagd van de verplichting om een impactstudie te laten uitvoeren. Dat vinden de omwoners aanstootgevend. De Belgische Staat is aandeelhouder van de luchthaven Brussel-Nationaal. U zou dan ook moeten instaan voor de wettelijkheid van de procedures. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

Er zou een koninklijk besluit in de maak zijn waarbij specifieke retributies worden vastgelegd voor de lagekostenmaatschappijen.

U belooft het aantal nachtvluchten te beperken, maar tegelijk moedigt u die lagekostenvluchten aan, en die vinden net 's nachts plaats. De milieudimensie van dergelijke vluchten is niet gering. Wat is uw standpunt hierover?

04.04 Staatssecretaris Etienne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In verband met de vraag of BAC met haar aanvraag om ontheven te worden van de verplichting om een milieueffectenrapport op te stellen voor deze geplande terminal tekortschiet in haar voorbeeldfunctie,

Schoupe:

De luchthavenexploitant is van plan een lowcostterminal te openen. Tijdens een eerste fase zal het enkel gaan om de herinrichting van een deel van de oude terminal, waarbij de reizigers gedifferentieerde diensten zullen worden aangeboden. In een tweede fase zou de terminal kunnen worden uitgebouwd, maar daarbij gaat het nog maar om plannen. In dat geval zou er een stedenbouwkundige vergunning moeten worden aangevraagd.

Mijn bevoegdheid is beperkt tot de veiligheid van het luchtverkeer en de exploitatie van de luchthaven. Ruimtelijke ordening en stedenbouw zijn bevoegdheden van het Vlaams Gewest.

Wat de veiligheid betreft, moeten de diensten nagaan of de luchthaveninstallaties en – inrichtingen aan de internationale normen beantwoorden.

Op het stuk van de exploitatie moeten de diensten zich ervan vergewissen dat de passagierstarieven overeenstemmen met de aangeboden infrastructuur en diensten, en dat er geen discriminatie bestaat ten aanzien van bepaalde reizigers.

Ik zal erop toezien dat die installaties in overeenstemming zijn met de veiligheidscriteria voor het luchtverkeer, en dat er geen luchtvaartmaatschappijen gediscrimineerd worden wat de toegang tot die installaties betreft.

Le rôle d'exemple de la BIAC doit être considéré dans le cadre de l'ensemble des obligations que l'entreprise est tenue de respecter. La BIAC doit gérer l'aéroport en bon père de famille et un service sur mesure s'inscrit dans ce cadre. Il appartient à mon collègue flamand de juger si l'entreprise peut être suspendue de l'obligation de réaliser une étude d'incidence.

En 2007, le nombre de vols a

moet ik noodgedwongen verwijzen naar mijn Vlaamse collega-minister onder wiens bevoegdheid deze materie valt en die derhalve beter dan ikzelf geplaatst is om hierover een oordeel te vellen.

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

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

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

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

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

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

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

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

augmenté de 1 % au cours du premier trimestre. En 2008, l'augmentation s'élevait à 6,7 % et, en 2009, il y avait une diminution de 14,6 %. Le nombre de vols des compagnies aériennes à bas prix a diminué de 23,1 % en 2007, a augmenté de 322,9 % en 2008 et a diminué de 19,9 % en 2009. Le nombre de vols pour le transport de fret a diminué de 3,6 % en 2007, a augmenté de 4,7 % en 2008 et a diminué de 53,3 % en 2009.

Je fournirai l'évolution du nombre de vols par écrit, sous la forme d'un tableau. Nous ne disposons pas de chiffres concernant les vols organisés pour des voyageurs d'affaires. Il ressort toutefois d'une étude interne que 40% des passagers locaux prennent l'avion pour des motifs professionnels. À cause de la crise économique, il est difficile d'estimer ce que les prochains trimestres nous réservent. Les prévisions sont assez pessimistes.

Le fait de demander une moindre rémunération pour un service réduit pourrait contribuer à préserver l'attractivité de notre aéroport.

04.05 Olivier Maingain (MR): Monsieur le secrétaire d'État, tout d'abord, je m'étonne! Lors de vos réponses antérieures, vous nous

04.05 Olivier Maingain (MR): U verwondert me: in uw vorige

disiez que les aspects concernant l'environnement et l'urbanisme ne relevaient pas de vos compétences. Aujourd'hui, vous franchissez un pas en laissant entendre que, pour la première phase des travaux, vous considérez – vous – qu'il n'y a pas lieu d'introduire une demande d'étude d'incidence. En fait, il s'agirait d'aménagements intérieurs ne justifiant pas le dépôt d'un permis d'urbanisme.

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

Ensuite, vous n'en dites pas plus quant à la volonté de comparer les conditions de concurrence entre les différents services offerts. Vous dites devoir vous assurer qu'il n'y ait pas de discrimination. Certes, mais où en est l'étude précise quant au risque de discrimination entre les services offerts selon la formule low-cost ou selon la formule traditionnelle, notamment par rapport à d'autres opérateurs ayant déjà à ce jour un certain nombre de services à prix très compressés?

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

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

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

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

antwoorden stelde u dat de stedenbouwkundige en milieuaspecten niet tot uw bevoegdheid behoren. Nu laat u verstaan dat het voor de eerste fase van de werken niet nodig is een impactstudie aan te vragen. U kiest dus voor een bepaalde interpretatie, die overigens juridisch gezien betwistbaar is.

Bovendien wil u ons verzekeren dat er niemand gediscrimineerd zal worden. Hoe staat het met de vergelijkende studie tussen de lagekostenformule en de traditionele formule wat de diensten betreft? Welke methode wordt er daarbij gevolgd? Hoe gaat uw administratie op dat vlak te werk? Wanneer zullen er in dat verband conclusies worden voorgelegd?

04.06 Sonja Becq (CD&V): Je sais que l'étude d'incidences environnementales ressortit aux compétences régionales. La référence à la responsabilité qu'exerce le gouvernement fédéral au sein des Entreprises publiques avait pour but de souligner qu'en plus du service à la clientèle, l'exploitant de l'aéroport a le pouvoir et le devoir de donner la priorité à la législation régionale et à l'environnement.

Même si l'activité de l'aéroport diminue aujourd'hui, l'expansion doit rester possible. Je persiste à penser qu'un rapport sur les incidences environnementales est primordial.

04.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Indien er geen sprake is van een nieuwe terminal, dan renoveert men een gebouw zonder dat men precies weet wie of wat er zal worden ondergebracht! Dat is merkwaardig! Ik heb de indruk dat we voor een voldongen feit worden geplaatst en dat de milieueffectrapportage er pas zal

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

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

komen in een stadium waarin het project niet meer ter discussie kan worden gesteld. Aangezien de Staat aandeelhouder is, moet u erop toezien dat de procedures worden nageleefd. Het is niet correct om zich te verschuilen achter de bevoegdheden van de gewestministers die over de ruimtelijke ordening gaan.

U bent tevens bevoegd voor de exploitatievoorwaarden. Krachtens het koninklijk besluit van 21 juni 2004 kan men tot tachtig bewegingen per uur gaan. Dat is angstaanjagend op het stuk van de hinder en de risico's!

U moet een Europese richtlijn over milieuheffingen toepassen. Het verlagen van de heffingen voor de lowcostoperatoren staat haaks op de verplichting om rekening te houden met de hinder bij de vaststelling van die heffingen. U raakt verstrikt in een web van tegenstrijdigheden!

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

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

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

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

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

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

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

Een keuring die meer verkeersveiligheid beoogt, zou in de praktijk leiden tot een afname daarvan. Dat is een vreemde gang van zaken. Soms worden zo serieuze drukverschillen gegenereerd. Een

05.01 **Roel Deseyn (CD&V)**: Apparemment, il est possible d'augmenter ses chances de réussite au test de contrôle des suspensions en manipulant certains paramètres, comme le poids ou la pression des pneus. Bien que le constructeur prescrive 2,4 bars de pression pour les pneus d'une Peugeot 206, cette voiture passe plus facilement le contrôle technique avec 1,8 bar de pression. Ce genre de pratiques n'est certainement pas favorable à la sécurité routière.

Les services du secrétaire d'État sont-ils informés du problème? S'en occupent-ils? Quel était le taux de réussite en 2008? Le type

Peugeot 206 geraakt gemakkelijker met een bandenspanning van 1,8 bar door de keuring dan met een bandenspanning van 2,4 bar zoals voorgeschreven door de constructeur.

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

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

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

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb hierover een aantal vragen.

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

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

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

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

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

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

Wat uw tweede vraag betreft, in 2008 werden er in totaal 3.107.480

de voiture intervient-il?

Un test de repêchage est proposé pour les véhicules refusés. Dans certains centres d'inspection automobile, il est alors proposé au conducteur de s'asseoir à l'arrière de son véhicule pour en augmenter le poids. Il ne s'agit pas, selon moi, d'une procédure standard. Tous les centres d'inspection automobile doivent-ils appliquer les mêmes méthodes de travail? Comment peut-on améliorer les procédures?

05.02 **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Le test de contrôle des suspensions a été instauré il y a quinze ans et, depuis, il a démontré qu'il mesurait valablement le contact entre les suspensions et la route. Les principaux problèmes se posent sur le plan du contrôle de l'essieu arrière des véhicules légers à traction avant qui sont généralement équipés de pneus à profil bas.

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

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

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

Voor de lichte voertuigen waarvan hier sprake is het bovendien toegelaten om een massa te plaatsen op de achterste zitbank. Praktisch gezien is dat een persoon.

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

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

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

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

Het zou jammer zijn mocht precies bij die kleine groep onbegrip en onbehagen groeien omdat de test niet helemaal correct kan worden

En 2008, 3.107.480 véhicules ont été soumis à ce contrôle et 2,3% d'entre eux ont été recalés parce qu'ils présentaient un contact insuffisant avec la route ou en raison d'un différentiel excessif entre le côté gauche et le côté droit d'un même essieu.

Toutes les stations d'inspection automobile sont tenues de suivre les instructions décrétées par l'administration, à savoir que les véhicules doivent être vides au moment du contrôle et que la masse à l'essieu arrière doit être inférieure à 300 kg.

Lorsque, lors du premier contrôle, il est constaté que le contact avec la route est inférieur à 20%, un deuxième contrôle suivra. La tension des pneus est d'abord contrôlée et adaptée si nécessaire. Il est également autorisé de placer un poids sur la banquette arrière.

Vu l'évolution technique des systèmes de suspension, l'administration vérifie s'il ne convient pas de prévoir des tests supplémentaires pour les véhicules légers avec traction avant.

Tous les centres de contrôle technique sont tenus d'appliquer la procédure uniforme. Si ce n'est pas le cas, nous leur rappellerons une fois de plus cette règle.

Le citoyen doit également être correctement informé. Une tension adéquate des pneus constitue un élément très important pour une bonne tenue de route. La tension des pneus doit également être adaptée à un éventuel chargement.

05.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Le test n'est pas vraiment dramatique s'il n'y a que 2,3% de contrôles négatifs. Il serait dommage que le sentiment de mécontentement augmente au sein de ce petit groupe parce que le test ne peut

gevalideerd, waardoor afbreuk wordt gedaan aan wat precies de bedoeling van een dergelijke test is.

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

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

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

06 Samengevoegde vragen van

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

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

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

Le schéma d'atterrissage vers la piste 02 a été mis en service de 6.00 heures à 9.45 heures par Belgocontrol sur la base d'une anticipation dans les changements de pistes établie d'après des prévisions météorologiques qui ne se sont pas du tout confirmées: le vent n'a jamais augmenté d'intensité et, de ce fait, il n'y avait aucune

être validé correctement. Une adaptation technique s'impose donc véritablement afin d'exclure au maximum la marge d'erreur.

Il faudra prévoir une campagne de sensibilisation. Des véhicules circulent apparemment avec des pneus inappropriés pour cette suspension. Le garagiste devra donc fournir des conseils plus explicites.

Une audition avec les personnes des centres de contrôle technique sera organisée bientôt en commission de l'Infrastructuur à propos du service offert. Le problème susmentionné pourra être évoqué à cette occasion.

06.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Er deed zich op woensdag 15 april 2009 een incident voor op baan 02/20.

De weersomstandigheden waren niet van dien aard dat die baan gebruikt moest worden. Ik wens u te herinneren aan het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005, dat op 14 september 2006 bevestigd werd door het Hof van Cassatie, waarbij elk onwettig, overdreven of

raison de ne pas s'en tenir à la configuration classique et historique 25/25. Je rappelle à cette occasion l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 qui interdit toute utilisation illicite, excessive ou abusive de la piste d'atterrissage 02 et précise que l'État belge est tenu d'en revenir aux anciennes conditions d'utilisation de cette piste. Cet arrêt a été confirmé par la Cour de cassation le 14 septembre 2006 et n'est plus susceptible d'interprétation ou d'annulation.

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

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

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

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

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

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

onrechtmatig gebruik van landingsbaan 02 verboden wordt en waarin gepreciseerd wordt dat de Belgische Staat verplicht is terug te grijpen op de vroegere voorwaarden voor het gebruik van die baan.

Overeenkomstig de AIP-luchtverkeersprocedures voor Brussel-Nationaal dient er overdag bij voorkeur gebruik te worden gemaakt van de banen 25, voor zover de staartwindnorm van 7 knopen met windstoten niet overschreden wordt. De Belgische Staat heeft een schriftelijke instructie d.d. 26 augustus 2003 die oud-minister Bert Anciaux aan Belgocontrol richtte, nooit vernietigd. Die instructie zegt onder andere dat de banen op dusdanige wijze moeten worden gekozen dat de maximale windwaarden, en in het bijzonder de maximale staartwind, nooit bereikt worden. Voorts moet die keuze gebaseerd zijn op de voorspelde maximale windsnelheid en niet op de gemiddelde windsnelheden, en moet er op basis van de betrouwbaarheid van de weersvoorspellingen een adequate marge gehanteerd worden om onverwachte wijzigingen in het gebruik van de start- en landingsbanen voor zover mogelijk te voorkomen.

Destijds had minister Anciaux die richtlijnen gerechtvaardigd door te verwijzen naar zijn spreidingsplan. Aangezien u dat plan heeft ingetrokken, moeten die richtlijnen volgens mij ook worden afgeschaft.

Welke maatregelen zal u treffen om de gerechtelijke beslissingen strikt uit te voeren?

Hoe zal u ervoor zorgen dat men naar het historisch systeem zal terugkeren, dat al dertig jaar zonder enig incident gebruikt wordt?

Waarom maakt het Directoraat-generaal Luchtvaart slechts zelden een proces-verbaal op van de

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

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

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

Je rappelais aussi l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005 demandant que la piste 02 ne soit pas utilisée de manière abusive, illicite et excessive.

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

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

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

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

La seule manière de ne pas dépasser les tolérances fixées consiste à travailler avec des prévisions météorologiques. En effet, un délai d'au moins 20 à 30 minutes est absolument nécessaire pour opérer un changement de configuration de piste, parce que les avions qui projettent d'atterrir doivent être classés selon une certaine logique qui

overtredingen die op dat vlak begaan worden?

06.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Met betrekking tot het gebruik van baan 02 heb ik eveneens een vraag over de schriftelijke richtlijn van gewezen minister Anciaux, volgens welke men zich eerder op de weersvoorspellingen dan op de werkelijk gemeten wind dient te baseren.

Ik verwijs tevens naar het arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005, waarin gevraagd wordt baan 02 niet op een onrechtmatige, onwettige en buitensporige wijze te gebruiken.

Eerst dacht ik dat u vooruitgang boekte door de keuze van de baan af te stemmen op de windgegevens. In de praktijk is het echter zo dat als er wind voorspeld werd, de baan hoe dan ook gebruikt wordt, ook al blijkt de wind uiteindelijk weg te vallen.

Naast de kwestie van het overvliegen van gemeenten, baart de veiligheid van baan 02/20 mij zorgen. U heeft mij nog altijd niet weten te overtuigen van het feit dat het niet verkieslijk is om het verkeer op baan 02/20 te beperken wegens de specifieke ligging van die baan. Hoe vordert de uitwerking van het vliegrouleplan dat in het verlengde ligt van de maatregelen die in januari genomen werden?

06.03 Staatssecretaris Etienne Schoupe: In augustus 2003 gaf het Directoraat-generaal Luchtvaart Belgocontrol instructie erop toe te zien dat de vastgestelde staartwindtolerantiewaarden voor het gebruik van de banen niet overschreden werden. Die instructie kwam er op verzoek van de piloten en stond los van het spreidingsplan van mijn voorganger.

De enige manier om de tolerantiewaarden niet te

tient compte des distances et de leur temps de parcours. Cette petite demi-heure est nécessaire pour ce faire.

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

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

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

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

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

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

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

Certes, nous devons nous réserver une marge de manœuvre mais, dans certains cas, il s'agit d'une utilisation abusive, des heures durant, de la piste sans qu'aucun vent ne semble la justifier. C'est ce que les riverains ne comprennent pas. Si ces faits survenaient pendant 20 ou 30 minutes, les riverains s'adapteraient, mais pendant des matinées, voire des journées entières, ils se disent qu'il y a abus en la matière.

Il importera de revenir à un système plus raisonnable, mieux compris

overschrijden bestaat erin te werken met weersvoorspellingen. Het vergt 20 tot 30 minuten om van baan te veranderen, want de vliegtuigen die moeten landen worden ingedeeld volgens een methode waarbij rekening gehouden wordt met de afstanden en de tijd waarin ze hun traject afleggen.

Men moet er ook rekening mee houden dat de weersvoorspellingen niet altijd juist zijn. De controletoren wijzigt de indeling van de banen, zodra de verkeersrevolutie dat mogelijk maakt. Men kan dus niet spreken van een overtreding, aangezien Belgocontrol de procedures naleeft, die voor alle banen dezelfde zijn. Het kan gebeuren dat baan 02 niet gebruikt wordt, terwijl dat wel het geval had moeten zijn.

Tegen eind september worden de resultaten verwacht van de studie met betrekking tot de mogelijke opties rekening houdend van de windnormen en hun impact op de veiligheid, het baangebruik en de geluidsoverlast, waartoe de regering op 19 december beslist heeft.

Mevrouw Snoy kan ik ten slotte antwoorden dat de vliegroutes, overeenkomstig het akkoord in de Ministerraad van 19 december, momenteel door een werkgroep geëvalueerd worden.

Later spreken we opnieuw over dit alles.

06.04 **Georges Dallemagne** (cdH): Aangezien de systemen veranderd zijn en de rust en de veiligheid van de omwonenden niet langer gegarandeerd zijn, zou men moeten teruggrijpen op een redelijker systeem, dat duidelijker is en waar een groter draagvlak voor bestaat.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

06.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik dring erop aan dat de commissie, indien mogelijk in realtime, op de hoogte wordt gehouden van de resultaten van de lopende werkzaamheden. Ik kan aannemen dat men de vluchten pas na een zekere tijdspanne kan aanpassen, daar men zich op weersvoorspellingen van de dag ervoor baseert.

06.06 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Er wordt niet uitgegaan van voorspellingen van de vorige dag, maar van zo recent mogelijke voorspellingen. De piloten moeten een halfuur voor de landing te horen krijgen op welke baan ze moeten landen. Belgocontrol moet de verkeersleiding dus zodanig organiseren dat alles gebeurt met inachtneming van de veiligheid, wat de topprioriteit is! We moeten het duidelijk durven zeggen: bij oostenwind moet baan 02 altijd worden gebruikt, omdat 'men' – vult u zelf maar in wie 'men' is – op baan 07 geen ILS wil! Het aanvliegen voor de landing gebeurt dan noodzakelijkerwijs boven de hoofden van de inwoners van Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezenbeek! Ik begrijp de louter politieke bekommernissen, maar ik zal niet aanvaarden dat er op baan 07 toestellen landen zolang de technische uitrusting geen volledige veiligheid garandeert!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

06.07 Georges Dallemagne (cdH): Mijn vraag handelt niet over het gebruik van baan 02 bij oostenwind, maar over het gebruik ervan als er geen wind is. Sinds een aantal jaren wordt die baan ten onrechte en zonder reden gebruikt. Ik ben wel bereid om de discussie over het ILS aan te gaan.

06.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Dit moet gewoon aangenomen, en niet bediscussieerd worden!

06.09 Georges Dallemagne (cdH): Neen, het is wel belangrijk dat we hierover discussiëren! Ik ga niet akkoord als er sprake is van overmatig gebruik van baan 02. Ik zal die oplossing echter wel goedkeuren als er geen andere optie is.

06.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het is niet mijn bedoeling een bepaalde buurt of mijn eigen Gewest te verdedigen.

We willen niet dat er een groot aantal vliegtuigen boven wijken gaat vliegen waar nog meer mensen wonen dan in de buurten die nu overvlogen worden door toestellen die opstijgen vanop baan 02/20.

Wat mij verontrust zijn de veiligheidsaspecten. Ik denk hierbij aan de incidenten die zich op baan 02/20 hebben voorgedaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cependant, si, par clause d'indexation supplétive, vous voulez dire qu'à défaut de clause non prévue dans le contrat de transport, s'appliquerait une clause d'indexation établie par l'Institut Transport routier et Logistique Belgique, tenant compte de l'évolution à la hausse ou à la baisse de l'ensemble des postes de coût, je crains que cette disposition ne soit aussi en contradiction avec la décision de la Cour européenne de justice.

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

07.01 Josy Arens (cdH): Het is een oud zeer dat de verhoging van de kostprijs voor het wegvervoer wordt doorberekend in de prijzen voor de klanten.

De UPTR (Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers) heeft voorgesteld om een clausule met betrekking tot een aanvullende indexering in de wet van 3 mei 1999 in te schrijven. Indien de

vervoersovereenkomst geen indexeringsclausule bevat, zou op die manier de wettelijke indexering, die door het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) zou worden bepaald, van toepassing zijn.

De automatische indexeringsclausule is strijdig met de Europese regelgeving en de vrije mededinging. Zou een dergelijke aanvullende indexeringsclausule dat volgens u ook zijn?

07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik vrees dat een dergelijke clausule ook in strijd is met de Europese regels op het gebied van de mededinging. Niets verhindert echter de partijen om een duidelijke en rechtmatige indexeringsclausule die stoelt op reële elementen van de kostprijs in de privécontracten op te nemen.

de concurrence. Je pense ainsi vous avoir donné une piste possible, monsieur Arens.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

07.03 **Josy Arens** (cdH): De oplossing waaraan hier wordt gedacht zegt me niet veel. Zolang er geen eensgezindheid is onder de vervoerders, zullen degenen die daarop een beroep doen, niet aan de mededinging kunnen weerstaan.

08.01 **Josy Arens** (cdH): De regering had naar aanleiding van een parlementaire vraag in juni 2008 toegegeven dat de facturen voor wegvervoer veel te laat betaald werden. Door die laattijdige betalingen moeten de vervoerders forse bedragen voorschieten, waardoor ze soms bankroet gaan.

De regering opteerde voor een nieuwe gerechtelijke procedure inzake de snellere invordering van de achterstallige betalingen, namelijk de 'summiere rechtspleging om betaling te bevelen'. Wordt die procedure al toegepast?

Zou het niet verstandiger zijn in een specifieke wet te voorzien die beter afgestemd is op de sector van het wegvervoer?

08.02 **Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Er zal pas na de verkiezingen van juni over het wetsvoorstel betreffende 'de summiere rechtspleging om betaling te bevelen' gestemd worden. De Raad van State zal om advies gevraagd worden, en vervolgens zal het dossier opnieuw voor een grondige bespreking naar de

débat plus approfondi.

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

08.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, la France a fait évoluer très fortement sa législation dans ce domaine et je m'inspire souvent des textes adoptés par le parlement français. Il faut sans doute revoir ce texte à la sauce belge. La proposition de loi portant l'injonction de payer a été approuvée en commission de la Justice et son vote en plénière a été bloqué en toute dernière minute, ce qui est d'autant plus regrettable qu'elle prévoyait une procédure distincte pour les personnes en difficulté. Les partis qui craignaient d'accroître les problèmes des bas revenus sont vraiment à côté de la plaque, tout ayant été prévu par cette proposition de loi. Je regrette le retard pris dans ce dossier.

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

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

Kamercommissie voor de Justitie worden verzonden.

Ik denk niet dat er een specifieke wetgeving voor het goederenvervoer over de weg moet worden ingevoerd. Volgens de regering gaat het om een algemeen probleem.

08.03 Josy Arens (cdH): Het wetsvoorstel over het betalingsbevel werd in de plenaire vergadering tegengehouden, wat jammer is, zeker omdat het voorzag in een aparte procedure voor wie het moeilijk heeft.

Kan u ons verzekeren dat die procedure na 7 juni heel snel weer op de agenda zal komen?

Ik blijf niettemin van oordeel dat er een specifiekere procedure voor de sector van het wegtransport moet worden ingevoerd.

08.04 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Dit idee wordt op regeeringsniveau gesteund. Ik zal de heer De Clerck met aandrang vragen zo snel mogelijk in een wettelijke verplichting te voorzien.

09.01 Josy Arens (cdH): Tijdens de vorige regeerperiode heeft België een inhaalverbod voor vrachtwagens ingevoerd op autosnelwegen met tweemaal twee rijstroken, evenals een inhaalverbod bij neerslag.

Worden die regels door de Europese Unie opgelegd? Wat waren de resultaten van het overleg met de betrokken sectoren? Werden die regels

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

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

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

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

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

1. il n'est pas souhaitable que la Belgique prévoie une autre réglementation que les pays voisins, vu le très grand nombre de chauffeurs étrangers qui circulent dans notre pays;
2. il y a des doutes quant à l'amélioration de la circulation routière due à l'interdiction de dépassement qui apparaît plus favorable à la mobilité et à la fluidité des voitures qu'à la sécurité routière;
3. vu que les poids lourds doivent rouler les uns derrière les autres sur la bande de droite, ils ne laissent plus suffisamment d'espace aux voitures pour s'insérer ou prendre une sortie d'autoroute;
4. la complexité de la réglementation, qui stipule qu'il y a interdiction sauf là où c'est autorisé, rend le respect de celle-ci difficile et complique également la surveillance de la police.

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

geëvalueerd? Wat zijn de resultaten inzake kennis en naleving van die regels door de buitenlandse chauffeurs en wat betreft de aanpassing aan de verkeerssituatie en de invloed op de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid?

09.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid is er wat dat betreft voorstander van dat het oude systeem, dat overeenstemt met de elders in Europa toegepaste regels, opnieuw wordt ingevoerd. Alleen de Gewesten hebben een aantal opmerkingen, omdat de signalisatie die een jaar geleden werd aangebracht, weer vervangen zou moeten worden. De werkgroep Zwaar Wegverkeer, die het advies van de Federale Commissie heeft voorbereid, heeft gesuggereerd dynamische verkeersborden te gebruiken, opdat het inhaalverbod enkel wanneer nodig van kracht zou zijn. Op dit ogenblik is de situatie qua verkeersborden complex, en stemt ze niet overeen met de situatie in het buitenland, terwijl een op de twee vrachtwagenbestuurders geen Belg is! Gelet op het grote aantal buitenlandse chauffeurs op onze wegen wenste de werkgroep dat België geen andere regelgeving zou instellen dan de buurlanden. Het inhaalverbod lijkt volgens de werkgroep gunstiger voor de mobiliteit en de doorstroming van het autoverkeer dan voor de verkeersveiligheid. De werkgroep meent dat de vrachtwagens die op de rechterrijstrook moeten rijden, de auto's niet meer genoeg ruimte laten om in te voegen of een afrit te nemen. Tot slot is er de complexiteit van de regelgeving, met een algemeen verbod behalve op plaatsen waar inhalen toegestaan is, die de naleving van de regels moeilijk en de opdracht van de politie ingewikkeld maakt. Ik wil overleggen met de Gewesten op grond van de

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

conclusies van de Federale Commissie. Zij moeten ermee instemmen om de aanwijzingsborden waarbij inhalen wordt toegestaan, te vervangen door – liefst dynamische – verbodsborden.

De Gewesten passen de algemene voorschriften op het terrein toe door middel van een aangepaste signalisatie. Zij bepalen waar en wanneer een verbod aan de orde is, afhankelijk van de verkeersdrukke.

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

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

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

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

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

10.01 **Josy Arens** (cdH): De boetecatalogus is een lijst van de boeten voor elke overtreding van de verkeersreglementering met betrekking tot het personen- en goederenvervoer. Die catalogus werd vernieuwd in 2007 en moest voor een logischer verband tussen het bedrag van de boete en de ernst van de overtreding zorgen. Die lijst lijkt soms echter op een pietluttige manier te worden toegepast. Vindt u dat met de herziening van 2007 het verwachte resultaat werd bereikt? Na afloop van de betoging van de vervoerders van 18 juni 2008 heeft u zich ertoe verbonden de catalogus te herzien. Hoe zit het daarmee?

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

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

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

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

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

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

Ce résultat m'a encore été confirmé par les services de contrôle qui doivent journalièrement appliquer le catalogue. L'accentuation de la différenciation du catalogue des amendes a fait en sorte que les amendes sont beaucoup mieux adaptées à la gravité de l'infraction. Dans la toute première version du catalogue, il était seulement question de deux montants d'amendes. La Belgique dispose maintenant pour les infractions aux temps de conduite et de repos du système le plus différencié dans l'Union européenne.

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

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

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

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

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

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

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

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De sinds 2007 van toepassing zijnde boetecatalogus bereikt ontegensprekelijk zijn doelstellingen. Dankzij de nieuwe opmaak wordt er ook beter gebruik van gemaakt. De boeten zijn veel meer aangepast aan de ernst van de overtreding. Wat de overtredingen inzake de rust- en rijtijden betreft, beschikt België over het meest gedifferentieerde systeem in de Europese Unie. Naast de beroepsorganisaties hebben echter ook de controlediensten suggesties gedaan om het systeem te verbeteren. Ik zal ze in samenspraak met de sector grondig onderzoeken.

Volgens de beroepsorganisaties zou de herziening van de catalogus van de boeten inzake de technische controle langs de weg en inzake het ADR-vervoer prioritair moeten zijn. Wat de technische controle langs de weg betreft, werd er een technische werkgroep opgericht. Op grond van de opmerkingen van die werkgroep zal mijn administratie een ontwerp van herziening uitwerken dat vervolgens in de werkgroep zal worden besproken. Wat het ADR-vervoer betreft, past mijn administratie momenteel de wijzigingen van de reglementering voor 2009 in de Belgische regelgeving in.

Op 23 maart jongstleden werden de beroepsorganisaties verzocht hun opmerkingen mee te delen. Ik zal de catalogus zoals die zal worden aangepast ter herziening voorleggen.

Bovendien zal ik de controlediensten de nodige instructies geven om de catalogus in alle omstandigheden op een correcte manier toe te passen.

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

10.03 Josy Arens (cdH): Het verheugt me dat de minister rekening houdt met de opmerkingen van de beroepsorganisaties.

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

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

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

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

11.01 Josy Arens (cdH): Wegens de financiële crisis staan de banken weigerachtig tegenover kredietaanvragen. Dat doet problemen rijzen in verband met de vervoersvergunningen, aangezien de vervoerders een bank of verzekeringsmaatschappij moeten vinden die ermee instemt om zich borg te stellen voor de voertuigen. Wat vindt u van het voorstel van de UPTR (Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers), die zou willen dat het bewijs van borgstelling door de Deposito- en Consignatiekas (DCK) zou kunnen worden afgegeven wanneer de vervoerder het bedrag waarin de wet voorziet deponert?

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

Monsieur le ministre, en application de la loi de janvier 2009, l'UPTR a suggéré que la Caisse des Dépôts et Consignations puisse également délivrer l'attestation de cautionnement et ce, contre le dépôt par le transporteur du montant prévu par la loi. Cette proposition pragmatique a-t-elle retenu votre attention?

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

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik onderschrijf de analyse van de heer Arens: de banken staan wantrouwig tegenover de sector. Ik heb mijn administratie gevraagd dringend het nodige te doen om het via een wijziging van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg opnieuw tijdelijk mogelijk te maken het bedrag van de borgtocht bij de Deposito- en Consignatiekas te deponeren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le contrôle des temps de conduite et de repos des chauffeurs de camions demeure nécessaire, ainsi qu'en témoignent les chiffres récents.

Il arrive régulièrement que des mouvements de jeunesse louent un camion pour se rendre au lieu de leur camp. Conformément aux législations européenne et belge, ils sont tenus de respecter les temps de conduite et de repos. Tout conducteur d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est tenu d'utiliser une carte de conducteur personnelle. Le contrôle des temps de conduite et de repos connaît quelques exceptions.

Le ministre a déclaré l'année dernière que les exemptions pourraient s'appliquer aux mouvements de jeunesse pour des véhicules de maximum 7,5 tonnes utilisés dans le cadre d'un transport occasionnel non commercial. Il allait plaider pour cette possibilité au niveau européen. Un an plus tard, les mouvements de jeunesse se posent à nouveau les mêmes questions, dans la perspective des camps d'été. Le secrétaire d'État pourrait-il aujourd'hui faire la clarté en la matière? Les mouvements de jeunesse souhaitent en effet éviter autant que possible les frais inutiles et les tracasseries administratives, sans enfreindre la loi.

Dans quels cas les mouvements de jeunesse sont-ils exemptés de l'acquisition d'une carte de

een bedrijfskaart aan te kopen voor jeugdbewegingen. Dat betekent voor hen immers een nodeloze en dure investering.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voormelde gewichtslimiet werd destijds niet zonder reden aan deze en andere uitzonderingen toegevoegd. Boven de genoemde limiet is

conducteur ou d'entreprise? Une telle carte d'entreprise peut-elle être imposée d'office aux mouvements de jeunesse, étant donné qu'en ce qui les concerne, il n'est nullement question d'entreprises? Une solution ne pourrait-elle être trouvée pour les cas où l'obligation d'une carte d'entreprise est en vigueur, comme, par exemple, pour les firmes de location qui fournissent une carte d'entreprise lors de chaque location? Des possibilités sont-elles prévues au niveau européen pour ajouter explicitement les transports occasionnels à la liste existante d'exemptions?

12.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le règlement européen 561/2006 définit les exceptions concernant l'application des temps de conduite et de repos et l'utilisation obligatoire du tachygraphe. La Belgique a fait entrer en vigueur sur son territoire les exceptions au règlement par le biais de l'article 6 de l'arrêté royal du 9 avril 2007. La seule exception qui pourrait être applicable dans ce cadre concerne les véhicules pour le transport non commercial de marchandises mais elle ne s'applique qu'aux véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 7,5 tonnes. Au-delà de cette limite de poids, il est déjà question de véhicules utilitaires relativement lourds, de sorte que je me demande s'il serait justifié – dans le cadre de la sécurité routière – qu'un conducteur

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

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

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

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

Wat het tweede punt betreft, kan ik u zeggen dat de bedrijfskaart niet expliciet verplicht wordt door de reglementering. Voor een professioneel transportbedrijf is het echter een onmisbaar instrument om toegang te hebben tot de in het geheugen van de digitale tachograaf opgeslagen gegevens van al zijn chauffeurs en om deze gegevens te kunnen overbrengen naar een beveiligd extra medium in het bedrijf, zoals overigens werd voorgeschreven door de reglementering.

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

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

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

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

Wij zullen daarover communiceren met de mensen die de

occasionnel effectue un transport pour lequel un chauffeur professionnel doit effectivement respecter les dispositions en matière de temps de conduite et de repos. Cette règle se justifie d'autant plus pour les États membres où les distances d'un trajet sont infiniment plus longues que dans notre pays.

Dès lors, je ne pense pas que ces États membres seront disposés à exempter de tels transports. M. Van den Bergh doit se poser la question de savoir si un prix de 61 euros pour l'acquisition d'une carte de conducteur valable cinq ans est trop élevé pour garantir la sécurité routière.

En outre, la réglementation n'impose pas explicitement la carte d'entreprise. En l'espèce, le conducteur n'utilise la carte que quelques fois par an. La mémoire de la carte est dans ce cas suffisamment grande pour stocker toutes les données relatives à son détenteur. Les données doivent être conservées deux ans et le contrôle de celles-ci peut parfaitement s'effectuer par la lecture de la carte de conducteur. Une carte d'entreprise n'est donc pas obligatoire pour les transports occasionnels.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): J'en déduis que le secrétaire d'État ne se fera pas l'avocat de plus larges exceptions à l'échelon européen. Du point de vue de la sécurité routière, cette approche se justifie parfaitement. Il est important que les mouvements de jeunesse connaissent bien le règlement et sachent dans quel cadre ils peuvent opérer.

problematiek hebben aangekaart. Hopelijk kan dat wat duidelijkheid brengen en creëren zij dan een raam waarbinnen zij op een zo flexibel mogelijke manier kunnen werken.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uit de informatie die terug te vinden is op het internet, blijkt dat de Mini Coyote werkt op basis van een op regelmatige basis aangepaste databank, waarin onder andere de locaties van de vaste camera's en de plaatsen waar mobiele snelheidscontroles worden uitgevoerd, zijn opgenomen. Belangrijk is dat het systeem de geplaatste camera's niet detecteert en evenmin de werking ervan verhindert of bemoeilijkt. De Mini Coyote werkt volgens hetzelfde principe als een gps waarin de plaatsen waar vaste camera's zijn geplaatst, zijn opgeslagen. De Mini Coyote voegt daar nog de locaties van de mobiele snelheidscontroles aan toe.

Het komt er in feite op neer dat de Mini Coyote alle informatie die vrij mag worden verstrekt en ook effectief wordt verstrekt, bijvoorbeeld via

13.01 **Patrick De Grootte** (N-VA): Contrairement aux détecteurs capables de déceler les signaux des radars de la police, strictement interdits dans notre pays ainsi que dans la majeure partie de l'Europe, le système français d'annonce des radars "Mini Coyote" se fonde sur les notifications d'autres automobilistes et sur une base de données où sont répertoriés les emplacements de tous les radars fixes en Europe. Ce dispositif semble tout à fait légal et serait en vente en Belgique à partir de ce mois de mai. Le ministre peut-il confirmer cet état de fait? Quelle est sa position face à cet appareil? Dans l'hypothèse où le Mini Coyote serait déclaré illégal, le secrétaire d'État entreprendra-t-il des démarches en vue de lutter contre son utilisation sur les routes de Belgique?

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je ne puis ni confirmer ni démentir la vente d'appareils Mini Coyote. Il n'est pas à exclure que des compatriotes en aient fait l'acquisition sur internet. Selon les informations parues sur internet, l'appareil fonctionne sur la base d'une banque de données régulièrement mise à jour indiquant notamment l'emplacement des radars fixes et les sites où sont effectués des contrôles de vitesse mobiles. Le système ne détecte pas les radars installés et ne complique ni n'entrave leur fonctionnement. Le Mini Coyote fonctionne selon le même principe qu'un GPS, en y

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

Dat zou de verkeersveiligheid op die gevaarlijke punten kunnen bevorderen.

ajoutant les sites où s'effectuent des contrôles de vitesse mobiles. L'appareil regroupe toutes les informations pouvant être diffusées librement – par exemple par radio ou par GSM – concernant les endroits où la vitesse est contrôlée.

Si les informations publiées sur internet sont correctes, l'appareil est parfaitement légal. Les points dangereux de la circulation étant précisément ceux où les contrôles de vitesse sont les plus opportuns, cet appareil peut même contribuer à un meilleur respect des limitations de vitesse qui y sont d'application.

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

13.03 **Patrick De Groot** (N-VA): Je partage le point de vue du secrétaire d'État. L'utilisation légale d'un tel appareil est en effet de nature à améliorer la sécurité routière au niveau de certains nœuds routiers. La prévention et, partant, une conduite moins rapide renforcent davantage la sécurité routière que les amendes.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.48 heures.*