

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 03 MAART 2008

Avond

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

du

LUNDI 03 MARS 2008

Soir

De vergadering wordt geopend om 14.04 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Klimaat en Energie over "de ethische code voor het aanbieden van betalende diensten via elektronische communicatie en sms-berichten" (nr. 1102)

01.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): In uitvoering van de telecomwet van 13 juni 2005 werd er een ethische commissie opgericht, belast met het opstellen van een ethische code voor betalende diensten die via elektronische communicatie aan het publiek worden aangeboden.

Waarom is deze code nog altijd niet klaar en wanneer zal dit wel het geval zijn? Naar verluidt zouden er minstens 10 miljoen betalende sms-berichten per maand verstuurd worden. Kan de minister dit cijfer bevestigen? Welke btw-opbrengst levert dit op?

01.02 Minister Sabine Laruelle (*Nederlands*): Het aantal betalende sms-berichten bedraagt ruim 7 miljoen per maand. Ik kan niet antwoorden op de vraag over de btw-opbrengst, omdat dit tot de bevoegdheid van de minister van Financiën behoort.

De eindtekst van de ethische code zal in de lente aan de sector voorgelegd worden, zodat er enkele maanden later een afgewerkt dossier aan de minister kan worden bezorgd.

01.03 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Ik dring aan op spoed bij de implementatie van de ethische code. De telecomwet dateert al van 2005, we zijn nu dus al drie jaar verder.

De bestaande gedragscode is niet bindend en wordt slechts onderschreven door de drie grote operatoren. De ethische code zal wel bindend zijn voor de hele sector. De ethische code zou ook een oplossing moeten bieden voor nieuwe fenomenen zoals *reversed billing*, die aanleiding geven tot heel wat klachten.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Klimaat en Energie over "het sociaal tarief betreffende telefonie" (nr. 1105)

02.01 Roel Deseyn (CD&V - N-VA): Hoeveel begunstigden van het sociaal tarief zijn er per operator? De alternatieve operatoren beweren dat het niet altijd gemakkelijk is om te verifiëren of mensen in aanmerking komen en vooral ook om na te gaan of een gezin reeds geniet van een formule van sociaal tarief voor vaste of mobiele telefonie.

De procedure tot aanvraag van het sociaal tarief verloopt nog grotendeels manueel. Door een automatisering van de controle op het inkomen zou men de verwerking van de aanvraag kunnen versnellen. Zijn er plannen voor een dergelijke automatisering?

02.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Nederlands*): De begunstigen van het sociaal tarief zijn verdeeld over negentien operatoren. Belgacom neemt 94 procent voor haar rekening. De drie grote mobiele operatoren staan in voor 4,6 procent en het saldo is verdeeld over de andere vijftien operatoren.

Het BIPT verwerkt 68 procent van de aanvragen manueel. Dit aandeel ligt zo hoog, omdat men er niet in slaagt automatisch de fiscale gegevens te verkrijgen.

De alternatieve operatoren hebben op dezelfde wijze toegang tot de databank als Belgacom en hebben dus dezelfde mogelijkheden om hun klanten in te lichten.

02.03 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Het meest problematische is inderdaad dat bijna 70 procent van de aanvragen nog manueel verwerkt wordt, terwijl heel wat gegevens in verband met sociale zekerheid, belastbaar inkomen, gezinssituatie en invaliditeit al bekend zijn. Ik hoop dat, eenmaal de interim-fase van de regering bijna voorbij is, er eindelijk werk zal gemaakt worden van een betere dienstverlening aan de sociaal zwakkeren.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stijging van het aantal gebruikers van het internet dat verzadigd dreigt te raken" (nr. 1833)**

03.01 **Eric Thiébaud** (PS): Het aantal internetgebruikers in België is de voorbije jaren gestaag de hoogte ingegaan. In 2004 waren er 4,2 miljoen gebruikers, in 2006 waren dat er al 5,49 miljoen, of 52,6 internauten per honderd inwoners. Er zijn steeds meer onlinetoepassingen beschikbaar, waardoor het internetgebruik sterk toeneemt. In verscheidene studies, onder meer een van Cisco, wordt uitgegaan van een toename van het internetgebruik met 500 procent tussen 2006 en 2011.

Om ervoor te zorgen dat het internet niet verzadigd raakt, zou België volgens sommigen binnen een termijn van drie jaar zowel de snelheid als de omvang van zijn netwerk moeten aanpassen.

Hoe groot is volgens u het risico dat het internet verzadigd raakt? Hoe kan men ervoor zorgen dat de capaciteit van het Belgische netwerk groot genoeg is om in de toekomst de steeds toenemende vraag aan te kunnen?

03.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): De infrastructuur voor de internettoegang behoort tot het commercieel beheer door de operatoren uit de sector van de elektronische communicatie. De Belgische overheid kan de terbeschikkingstelling en de ontwikkeling van voldoende capaciteit slechts onrechtstreeks beïnvloeden, door te zorgen voor geschikte omstandigheden voor de totstandkoming van een concurrentiële omgeving, die de operatoren ertoe moet aanzetten het nodige te doen.

03.03 **Eric Thiébaud** (PS): Sommige operatoren, zoals Belgacom, beperken bewust de mogelijkheden tot overdracht in hun aanbod.

03.04 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Het systeem is zeker nog voor verbetering vatbaar.

03.05 **Eric Thiébaud** (PS): Ik zal wellicht binnenkort een nieuwe vraag stellen waarin ik op dat punt terugkom.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Economie, Zelfstandigen en Landbouw over "de monopoliepositie op het vlak van digitale televisie" (nr. 2150)**

04.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Tegen 2012 wil Europa volledig op digitale televisie overschakelen. In België bestaat er echter geen generieke toegang met vrije decoderkeuze. Het enige alternatief is Belgacom,

dat zijn aanbod echter steeds aan een ADSL-verbinding koppelt, ook voor de twintig procent van de bevolking die geen ADSL-toegang heeft. Hoe zal u deze markt inbedden in een kader van strikte rechtsregels, zodat onze medeburgers daadwerkelijk een vrije keuze behouden?

04.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Wat deze aangelegenheid betreft, is de mededinging gestoeld op het beginsel van de technologische neutraliteit. We bevinden ons in een context waarin de operator in een bepaalde regio een dominante positie kan innemen zonder dat er evenwel sprake is van een monopolie, vermits dat begrip alleen voor het nationale niveau geldt.

De Europese Commissie is van mening dat de zogenaamde markt 18 niet langer *ex ante* dient te worden gereguleerd. Het BIPT deelt dat standpunt. Deze vraag belangt dus niet langer de regulator aan, maar dient aan de Raad voor de Mededinging te worden voorgelegd.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het prijsbeleid van de operatoren van mobiele telefonie inzake sms" (nr. 2448)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De Europese commissaris die bevoegd is voor telecommunicatie, mevrouw Reding, wil dat de gsm-operatoren de prijzen voor het telefoonverkeer tussen Europese landen of tussen de nationale operatoren verlagen. Wat onderneemt u of zal u ondernemen om de operatoren ertoe aan te zetten een gunstiger tariefbeleid te voeren voor de gebruikers, wat ook de ontwikkeling van mobiel internet zou moeten bevorderen?

05.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Volgens de eurocommissaris werpen de hoge interconnectietarieven kunstmatige barrières op tussen de netwerken, maar ook tussen de lidstaten. Zij wil dat het verzenden van een sms of het downloaden van gegevens via gsm tussen verschillende EU-lidstaten niet veel meer zou kosten dan in het land van oorsprong. De operatoren zouden de bijkomende kosten dus moeten verantwoorden of afschaffen. De commissaris heeft dat standpunt meegedeeld aan de operatoren en wacht hun reactie in tegen 1 juli.

Ik ben het met dat standpunt eens. Het is eerst en vooral aan de operatoren om mededinging te creëren. Enkel wanneer zij in gebreke blijven, moet de overheid ingrijpen.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Tegen eind dit jaar zullen we kunnen nagaan tot welk resultaat die vraag van de eurocommissaris heeft geleid.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de minister van Economie, Zelfstandigen en Landbouw over "de mobiele gespreksafgiftetarieven" (nr. 2518)

06.01 Jenne De Potter (CD&V - N-VA): De mobiele gespreksafgiftetarieven of *mobile termination rates* (MTR) zijn tarieven die een operator aan een andere operator moet betalen als een van zijn klanten naar een ander netwerk belt. Momenteel zijn er tussen Proximus, Mobistar en Base grote tariefverschillen. In het algemeen zijn de tarieven hoog in vergelijking met andere landen.

Op 18 december 2007 besliste de Belgische regulator voor de postdiensten en de telecommunicatie (BIPT) op aansturen van de Raad voor Mededinging en de Europese Commissie om de tariefverschillen te verminderen. Voor een trapsgewijze verlaging van de tarieven wacht het BIPT op een geharmoniseerd standpunt van de Europese Groep van Regelgevende Instanties (ERG). Het BIPT wil ook rekening houden met beslissingen van andere Europese nationale regelgevende instanties (NRI's).

Op welke termijn zullen de tarieven verlaagd worden en hoeveel zullen de nieuwe tarieven bedragen? Hoeveel verschil zal er nog mogen zijn tussen de verschillende operatoren? Is er al een geharmoniseerd standpunt van de ERG? Hebben andere NRI's al besluiten genomen en hoe zal het BIPT er rekening mee

houden?

06.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Nederlands*): Het BIPT heeft het besluit genomen in aanvulling op dat van 11 augustus 2008 inzake de regulering van de MTR's van de mobiele operatoren vanaf 2008. Het BIPT moet zelf instaan voor de naleving ervan. De tarieven worden gepubliceerd op de website van het BIPT. Ik zal ook een tabel overhandigen aan het commissiesecretariaat.

De ERG heeft nog geen geharmoniseerd standpunt ingenomen. Er werden onlangs beslissingen over de MTR's genomen door de NRI's van Frankrijk, Italië en Spanje, maar de Italiaanse en Spaanse beslissing betreft enkel de nieuwkomers op de markt. Voor zover mogelijk zal het BIPT vanaf 1 juli 2008 rekening houden met het geharmoniseerd standpunt van de ERG, alsook met de beslissing van de Europese Commissie uit 2002 en de recente besluiten van de NRI's.

06.03 **Jenne De Potter** (CD&V - N-VA): Ik zal de cijfers grondig bestuderen en hoop dat de tarieven zullen dalen, want in vergelijking met andere Europese landen zijn ze nu erg hoog.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Economie, Zelfstandigen en Landbouw over "de bescherming van minderjarigen op het internet" (nr. 2522)**

07.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Uit een Belgische studie blijkt dat de meeste jongeren tegenwoordig met de nodige voorzichtigheid internetten. Toch nemen heel wat kinderen nog risico's doordat ze slecht geïnformeerd zijn. Kan er geen informatiecampagne worden opgezet, met name op de televisie, om jongeren te wijzen op de *do's and don'ts* van het surfen?

07.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Reeds in januari 2003 bracht het Observatorium van de Rechten op het Internet een advies uit over de bescherming van minderjarigen op het internet. Vijf jaar heeft die instantie de problematiek geëvalueerd in het licht van de recente studie "*Teens and ICT: Risks and Opportunities*" die op initiatief van het Federaal Wetenschapsbeleid werd uitgevoerd.

Het Observatorium heeft onlangs het project "E-youth" opgestart, waarbij de risico's voor minderjarigen worden onderzocht en raadgevingen worden geformuleerd.

Ik vrees dat een televisiecampagne gericht tot jongeren wel eens een averechts effect zou kunnen hebben. Maar het is het Observatorium dat moet uitmaken wat de beste aanpak is. Volgens mij zal men er vooral de overheid bij betrekken en de ouders trachten te informeren.

07.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Verboden vrucht smaakt inderdaad het lekkerst voor jongeren, maar erg jonge kinderen zijn nog kwetsbaarder. We moeten samen met de ouders en de scholen nagaan hoe we hen kunnen beschermen.

Het incident is gesloten.

07.04 **De voorzitter** : Vraag nr. 2282 van Linda Musin en vraag nr. 2340 van Willem-Frederik Schiltz worden omgezet in schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 14.34 uur tot 14.55 uur.

08 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Brussels Airport Express" (nr. 1462)**

08.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): De pers berichtte al herhaaldelijk over de slechte dienstverlening van de NMBS in de luchthaven van Zaventem. Op de luchthaven wordt het treinstation niet duidelijk genoeg aangeduid en het station zelf is er niet op gericht internationale reizigers op weg te helpen. Officiële informatie over het treinverkeer is alleen beschikbaar in Frans en Nederlands en kredietkaarten kunnen aan de ticketautomaten niet als betaalmiddel worden gebruikt.

Erkent de minister het probleem? Plant de minister maatregelen?

08.02 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): De NMBS zal in samenwerking met de Brussels Airport Company werken aan een betere bewegwijzering op de luchthaven.

Vooraf opgenomen standaardaankondigingen in Brussel Nationale Luchthaven gebeuren meestal in vier talen: Nederlands, Frans, Engels en Duits. Sommige aankondigingen gebeuren enkel in het Nederlands omdat ze vanuit Leuven gebeuren waar eentalig Nederlands personeel aan het werk is.

De geschreven boodschappen in het station Brussel-Luchthaven zijn in vier talen beschikbaar, vooral boven de loketten. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht laat immers vier talen toe in stations waar veel internationale reizigers komen.

In de stationshal hangt ook een stadsplan van Brussel.

Toch zal de NMBS de informatieverstrekking opnieuw onder de loep nemen en trachten verbeteringen aan te brengen. Het gaat vooral over de *real time* informatie, over verkeerde informatie over de reisformules en de dienstregelingen van de treinen en het aanvullend openbaar vervoer.

Wat de verbetering van de informatieverstrekking betreft over de stad Brussel en het openbaar vervoer, zal de NMBS in contact treden met de betrokken instanties, zodat een gezamenlijk informatiepakket aan de reizigers kan worden aangeboden.

Aan de loketten worden internationaal gebruikte kredietkaarten al aanvaard. Bovendien zal met kredietkaarten kunnen worden betaald aan de nieuwe generatie biljetautomaten die de NMBS fasegewijs zal plaatsen in de verschillende stations.

08.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Het is goed dat men evalueert waar verbeteringen mogelijk zijn zodat internationale gasten vlot hun weg vinden.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de controles van vrachtwagens" (nr. 1652)**

09.01 **David Geerts** (sp.a-spirit): Ik veronderstel dat verkeersveiligheid ook in de toekomst een topprioriteit zal blijven. Volgens de verkeersbarometer is er een stijging met 16 procent van het aantal doden waarbij een vrachtwagen bij betrokken is.

Hoeveel controles op vrachtwagens zijn er gebeurd in 2006 en 2007? Wat zijn de doelstellingen voor de komende jaren? Waar liggen de prioriteiten voor de ministers bij de controles op vrachtwagens? Komt er een aparte controle per deelgebied? Volgens het plan Vlaanderen in Actie zou ons land een logistiek centrum moeten zijn. Hoe rijmt men dit met veiligheid en verhoogde controle op vrachtwagens? In hoeverre is er samenwerking met de gewestelijke collega's?

09.02 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Met de Gewesten is er reeds samenwerking op het terrein tussen de politie en gewestelijke wegbeheerder. Bij vrachtwagens gaat dit bijvoorbeeld specifiek over het gebruik van vaste weegbruggen en sinds kort ook over mobiele of in het wegdek ingebouwde weegbruggen. Meer algemeen is er de staten-generaal voor de verkeersveiligheid, waarbij de Gewesten binnen hun bevoegdheden de doelstellingen en aanbevelingen hebben onderschreven.

Bij de aanbevelingen is zwaar verkeer een van de prioritaire thema's. Dit komt ook aan bod in het nationaal veiligheidsplan van de politie. Normaliter is er deze week op mijn initiatief een interministeriële conferentie voor de verkeersveiligheid waar ook de gewestelijke collega's vertegenwoordigd zijn. Hier zal onder meer de kwestie van de ongevalsbetrokkenheid van vrachtwagens verder worden uitgewerkt.

De dienst Controle van het Wegvervoer heeft in 2006 50.322 controles uitgevoerd, in 2007 50.045. Het streefdoel voor 2008 is 47.720. Het is gekoppeld aan de versterking van het toezicht op de naleving van de wetgeving inzake rij- en rusttijden. Voor de volgende jaren zijn er nog geen doelstellingen vastgelegd.

Ik ben uiteraard voorstander van meer en efficiëntere controles op het goederenvervoer. Ongeveer 15 procent van de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds besteden de federale politie en de politiezones aan de controle van het goederen- en personenvervoer. De komende jaren zullen de prioriteiten min of meer dezelfde blijven: effectieve en doorgedreven controles inzake de nieuwe rij- en rusttijden in nauwere samenwerking met diverse diensten; mobiele technische controle langs de weg; de ladingbeveiliging en overlading; de handhaving van het inhaalverbod bij regenweer en de handhaving van het afstandhouden. De samenwerking tussen de controledienst van de FOD en andere Belgische controlediensten die belast zijn met toezicht op het zwaar vervoer in het kader van het actieplan van 20 november 2001, heeft intussen vorm gekregen in minstens 108 gemeenschappelijke controles per jaar.

Ik heb kennis genomen van de nota van de VAB over mogelijke maatregelen voor een veilig vrachtverkeer. Het is uiteindelijk de bedoeling om de subjectieve pakkans te verhogen. Dit hoeft niet in strijd te zijn met het bevorderen van de logistieke rol inzake goederenvervoer. Integendeel, een betere naleving van de verkeersregels zal leiden tot minder verkeersongevallen, minder economisch verlies en minder files ten gevolge van die ongevallen. Door een goede controle wordt ook concurrentievervalsing vermeden.

09.03 David Geerts (sp.a-spirit): Het is inderdaad een en-enverhaal. Ziet men causaal een verband tussen het stijgend aantal buitenlandse chauffeurs en vrachtwagens die op onze wegen komen en de stijging van het aantal ongevallen?

09.04 Minister Yves Leterme (Nederlands): Dit vergt een bijkomend nazicht van de ongevallenstatistieken. Ik zal de instructie geven om dit eens te bekijken en zal de heer Geerts het resultaat van die opzoeken bezorgen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de verplichting om overdag met de lichten aan te rijden" (nr. 1622)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van de dimlichten" (nr. 1653)

10.01 Jean-Luc Crucke (MR): Nederland is voorstander van de verplichting om overdag met de lichten aan te rijden. In België werd in dat verband nog geen enkele beslissing genomen. Wat is het regeringsstandpunt daaromtrent?

Moeten we wachten tot de Europese Unie groen licht geeft?

10.02 David Geerts (sp.a-spirit): In deze en in de vorige regeerperiode hebben alle fracties een aantal voorstellen ingediend in verband met het gebruik van dimlichten. Momenteel bestaat een nieuwe technologie waaraan de voorstellen nog niet zijn aangepast. In Nederland heeft de minister van Verkeer de intentie om dimlichten te verplichten.

Wat is de visie van de minister op de ingediende voorstellen? Zal hij overleg plegen met zijn Nederlandse collega?

Welk standpunt zal de Belgische regering innemen, zeker ook in het kader van de CO₂-uitstoot en de Kyoto-doelstellingen?

Wanneer tot een simulatie van het Nederlandse voorstel wordt overgaan, zou er dan een extrapolatie over de vermindering van het aantal verkeerslachtoffers kunnen worden gemaakt?

In het advies van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid staat dat het gebruik van de dimlichten mogelijk een negatief effect kan hebben op de veiligheid van motorrijders en fietsers omdat zij nu een extra veiligheid hebben door het gebruik van die lichten.

10.03 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Allereerst zou ik willen verwijzen naar een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

(*Nederlands*) Dat is een studie van het BIVV. De conclusie is niet unaniem.

(*Frans*) Ik zal ervoor zorgen dat die studie u wordt bezorgd.

Meneer Crucke, momenteel is er geen sprake van het gebruik van de lichten overdag in de Benelux in te voeren.

Mijn Nederlandse collega heeft België geen dergelijk voorstel gedaan en ik ben niet voornemens die maatregel de komende maanden in te voeren.

Als die maatregel dan al overwogen kan worden, moet dat op Europees niveau gebeuren, waarbij er voorbereidend werk werd verricht en er momenteel studies uitgevoerd worden.

De toepassing van een pilotproject, waarbij het gebruik van de lichten overdag verplicht wordt gemaakt gedurende een periode van zes maanden, gevolgd door een evaluatie achteraf, zou overwogen kunnen worden. De problematiek omtrent de aansprakelijkheid wanneer er een ongeval gebeurt, alsook de controle op de toepassing van die maatregel mogen evenwel niet onderschat worden.

(*Nederlands*) Het laten branden van de lichten overdag zou inderdaad een stijging van de CO₂-emissies tot gevolg hebben. Deze stijging kan beperkt worden door het gebruik van LED-technologie, maar die is nog niet algemeen. Volgens een raming van de Europese Commissie zouden de emissies stijgen met ongeveer 1,5 procent; bij het gebruik van de zogenaamde *day running lights* zou dat ongeveer 0,3 procent zijn. De winst inzake verkeersveiligheid lijkt dus op te wegen tegen de milieukosten.

Gelet op de uiteenlopende resultaten van de bestaande studies, is het haast onmogelijk een nauwkeurig beeld te geven van de impact van deze maatregel. Volgens de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), die er voorstander van is, zouden er 15 procent minder doden, 10 procent minder ernstig gewonden en 5 procent minder licht gewonden te betreuren zijn. Dit is niet verwaarloosbaar en ik laat dan ook de mogelijkheid open dat ons land zich zou inschrijven in een gezamenlijke Europese aanpak ter zake.

In Oostenrijk is de verplichting om overdag met dimlichten te rijden met ingang van 1 januari 2008 afgeschaft. Wij beschikken niet over de gegevens van de studie die aan de basis lag van deze beslissing, maar de SWOV plaatst grote vraagtekens bij de ernst van dit onderzoek.

10.04 Jean-Luc Crucke (MR): Ook in mijn ogen is de harmonisering van de wegveiligheid op Europees niveau van belang.

Volgens mijn informatie is de maatregel in Nederland echter al genomen. In "*La Dernière heure*" verklaarde de heer Dominique Dehaene, die communicatieverantwoordelijke is van de minister van Mobiliteit, dat naar aanleiding van de aankondiging van de verplichting inzake DRL (Daytime Running Lights) de minister van Vervoer Camiel Eurlings de Nederlandse automobilisten zal verplichten hun lichten overdag te doen branden.

10.05 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): De heer Eurlings woont aan de Belgische grens.

10.06 Jean-Luc Crucke (MR): Het zou dus best kunnen dat men de lichten moet aansteken bij het oversteken van de grens, ze moet uitdoen bij het binnennrijden in België maar ze 's avonds dan moet aan laten

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer David Geerts.

11 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- de heer Melchior Wathelet aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het rijbewijs" (nr. 1846)

- de heer François Bellot tot de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de theoretische en praktische rijopleiding" (nr. 28)

11.01 Melchior Wathelet (cdH): Momenteel mag men een onbeperkt aantal keren zakken voor het theoretische rijexamen zonder ooit een opleiding te moeten volgen. Wat het praktische examen betreft, mag iedereen als begeleider optreden zonder zich als dusdanig op te geven. De verschillende wijzigingen die werden aangebracht aan de regels met betrekking tot het halen van het rijbewijs, schijnen geen vrucht te dragen. Als men verscheidene reportages en rapporten mag geloven, zou één kandidaat op twee niet slagen voor het examen.

Men mag ervan uitgaan dat de nieuwe maatregelen aan die slechte resultaten ten grondslag liggen.

Moeten de onderscheiden hervormingen die tijdens de vorige zittingsperiode op stapel werden gezet, niet worden getoetst?

Hoe kunnen we het slaagpercentage verhogen en de veiligheid op onze wegen verbeteren?

11.02 François Bellot (MR): De prestaties van een erkende rijsschool worden beoordeeld op grond van het aantal studenten dat voor het rijexamen slaagt, de bescherming die aan nieuwe bestuurders wordt geboden tijdens de eerste vijf jaar dat ze zich in het verkeer begeven, het maatschappelijke vermogen van de rijinstructeurs om kwalitatief hoogstaand werk te leveren en de financiële draagkracht van de onderneming. De laatste hervorming van de sector leidt evenwel tot een grotere laksheid.

Tussen 1987 en 2007 is het slaagpercentage immers van 65 naar 49 procent gezakt voor het theoretisch examen en van 64 naar 51 procent voor het praktijkexamen, terwijl er steeds lagere eisen worden gesteld.

Indien een kandidaat vroeger bij het theoretisch examen twee fouten met betrekking tot zware overtredingen maakte, was hij automatisch gezakt. Vandaag is dat niet langer het geval, terwijl we als wetgever toch een bepaling hebben ingevoerd waarbij het rijbewijs van iemand die het nog geen twee jaar heeft en die zulke overtredingen begaat, automatisch wordt ingetrokken. Die boodschap is tegenstrijdig.

De herziening van de praktische rijopleiding strookt volgens ons evenmin met het streven om de verkeersveiligheid te bevorderen en de rijvaardigheid van jonge bestuurders te verbeteren.

Nadat hij twintig uur praktische opleiding heeft gevolgd in de rijsschool, mag een kandidaat gedurende achttien maanden alleen de weg op, hoewel de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs verbiedt dat men zonder een definitief rijbewijs rijdt.

Ook de andere manier om het praktisch rijbewijs te halen is vatbaar voor kritiek. Een kandidaat mag immers, in aanwezigheid van een begeleider, gedurende 36 maanden een voertuig besturen, zodra hij voor het theoretische examen geslaagd is. Die periode kan worden vernieuwd wanneer men niet slaagt voor het praktische examen. Omdat op verschillende begeleiders een beroep kan worden gedaan, kan de begeleider die als refertepersoon beschouwd wordt zijn of haar leerling niet van nabij volgen.

Het praktische examen omvat onder meer een manoeuvre waarbij over de weg moet worden gedraaid. Daarbij wordt niet noodzakelijk een wagen met een dubbele stuurinrichting gebruikt, wat al tot meerdere ongevallen met dodelijke afloop heeft geleid.

Ten slotte krijgen de verkeersagenten, de rechters van de politierechtbanken en de magistraten regelmatig te maken met bestuurders die, hoewel ze verscheidene jaren rijervaring hebben, bepaalde regels van het Verkeersreglement niet kennen, omdat die nooit werden opgefrist.

De rijopleiding zou dus grondig moeten worden bestudeerd, rekening houdend met de adviezen van de Federale Commissie Verkeersveiligheid en met de sector van de rijsscholen, vóór men het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs of de wet tot hervorming van de instellingen gaat wijzigen. Het eerste pakket van de Octopusakkoorden voorziet immers in de regionalisering van een aantal bevoegdheden, waaronder de rijopleiding.

Wat zijn uw plannen met betrekking tot de rijopleiding?

11.03 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Het programma van de interim-regering bevat geen punt dat specifiek over het rijbewijs handelt. Het ligt in mijn bedoeling de nieuwe regels te evalueren. De diensten van de FOD werd al gevraagd een dossier over de rijopleiding samen te stellen. Dankzij dat voorbereidend werk zal de toekomstige minister van Mobiliteit over alle nodige gegevens beschikken om de wetgeving te wijzigen. Met de besluiten van de Federale Commissie Verkeersveiligheid zal eveneens rekening worden gehouden.

De evolutie van het slaagpercentage voor het praktische examen op de openbare weg vormt geen voldoende grond om de nieuwe opleidingsmethodes af te wijzen. Wat de afschaffing betreft van de regel dat twee zware fouten op het theoretische examen er meteen toe leiden dat men niet geslaagd is, moet rekening worden gehouden met het verhoogd aantal vragen en met het optrekken van het minimumaantal vereiste punten. Door die twee maatregelen werd de moeilijkheidsgraad van het examen immers verhoogd. De kandidaat die gedurende twintig uur een praktische rijopleiding volgde in een rijsschool, kan een voorlopig rijbewijs krijgen waarmee hij alleen de openbare weg op mag. Daartoe moet hij in het bezit zijn van een bekwaamheidsattest waarop de directeur van de rijsschool, na het slagen voor een praktische proef, bevestigt dat de kandidaat in staat is om alleen te rijden.

De uitreiking van het voorlopige rijbewijs berust aldus op waarborgen in verband met de bekwaamheid van de kandidaat-bestuurder. Volgens onze informatie is er geen ernstig ongeval gebeurd bij het uitvoeren van de manoeuvres op de openbare weg tijdens het praktisch examen.

11.04 **Melchior Wathelet** (cdH): Ik ben het eens met u: bepaalde resultaten, die ontoereikend blijken te zijn, wijzen op de noodzaak van een beoordeling.

11.05 **François Bellot** (MR): De jongste statistieken over het aantal ongevallen wijzen op een relatieve stagnatie. De tweewielers worden het meest getroffen. Deze materie vergt een herziening van de rijopleiding van jongeren. Uw voornemen om de bestaande situatie te evalueren lijkt me verstandig.

De sector van de rijopleidingen ziet momenteel zwarte sneeuw. We mogen niet te lang meer wachten, anders zouden ervaren personeelsleden hun geluk wel eens in andere sectoren kunnen gaan beproeven. Wat vindt u van het voorstel om vertegenwoordigers van de sector van de rijopleidingen uit te nodigen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid?

11.06 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Dat is een goede suggestie, en ik beloof dat ik de vertegenwoordigers van de rijsscholen zal uitnodigen om deel te nemen aan de evaluatie.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **François Bellot** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de classificatie van bromfietsen en motorfietsen" (nr. 1684)
- de heer **François Bellot** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de snelheid van bromfietsen klasse A en klasse B" (nr. 1686)

12.01 **François Bellot** (MR): Naar verluidt overschrijden de bromfietsen van klasse A en B regelmatig de toegelaten snelheden van respectievelijk 25 en 45 km per uur. De tests van de politiezones beantwoorden echter niet aan de werkelijkheid. Soms worden er verschillen van 20 km per uur tussen een gebruik op de baan en een rollentest vastgesteld. Is u van plan inzake het kalibreren andere tests uit te voeren? De classificatie van de bromfietsen en de motorfietsen in België blijkt trouwens niet met de classificaties van de nieuwe Europese richtlijn overeen te stemmen. Is u van plan die richtlijn snel naar Belgisch recht om te zetten? Wat zullen de gevolgen zijn voor de rijopleiding en de rijleeftijd?

12.02 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Men moet een onderscheid maken tussen motorfietsen en bromfietsen. Vóór de publicatie van de richtlijn van 20 december 2006 bestond er geen Europese classificatie voor bromfietsen. Die richtlijn moet uiterlijk in 2011 in Belgisch recht worden omgezet.

Wat het meten van de topsnelheid van bromfietsen klasse A of B betreft, wordt met de curvometer of rollenbank niet rechtstreeks de snelheid van het voertuig gemeten, maar wordt hiermee de klasse bepaald waartoe de bromfiets behoort, afhankelijk van de behaalde topsnelheid.

Het gebruik van deze toestellen wordt geregeld door een wettelijk kader.

Wat de wettelijk bepaalde nauwkeurigheid waarmee gemeten wordt, betreft, geldt een tolerantie van ongeveer 3 km/h. Wanneer bij verificatie in laboratoria fouten worden vastgesteld op het stuk van de snelheid die aangegeven wordt op de snelheidsmeter van het voertuig, overschrijden de foutenmarges nooit de 0,5 km/h.

Inzake het gebruik van de curvometers werd een procedure goedgekeurd door de dienst Metrologie en het College van procureurs-generaal.

Bij de controles mogen enkel gehomologeerde curvometers worden gebruikt.
Ik concludeer dus dat er bij mijn weten geen wettelijk probleem is.

12.03 François Bellot (MR) : Voertuigen die door de fabriek met een homologatie worden geleverd, worden bij een latere controle soms niet conform verklaard. Al kan dit misschien eerder aan de homologatie van het voertuig liggen dan aan de controle.

12.04 Minister Yves Leterme (Frans): Deze kwestie moet zeker dieper uitgespit worden. Mijn diensten en ikzelf staan te uwer beschikking om te bekijken wat we kunnen doen.

12.05 François Bellot (MR): Ik zal u concrete voorbeelden geven.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: François Bellot

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het inachtnemen van de veiligheidsafstanden op wegen en autosnelwegen" (nr. 1764)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De voorbije jaren heeft België zijn preventief verkeersveiligheidsbeleid versterkt. Er werd onder andere beslist het toezicht op de naleving van de veiligheidsafstand te verscherpen. Men moet evenwel vaststellen dat tal van bestuurders zich niet aan die afstand houden.
Kan u ons meer uitleg verschaffen over de concrete uitvoering van die controles en ons eventueel meedelen hoe u ze denkt te verscherpen?

13.02 Minister Yves Leterme (Frans): De algemene regel met betrekking tot de afstand tussen voertuigen, zoals bepaald in artikel 10, tweede lid, van de Wegcode, verwijst naar een "voldoende" veiligheidsafstand. Artikel 18 bevat specifieke regels die meer bepaald van toepassing zijn op vrachtwagens. Buiten de bebouwde kom moeten zij onderling een afstand van minstens vijftig meter houden.
Wat vrachtwagens op snelwegen betreft, heeft de federale politie in 2007 2.460 controle-uren met automatische systemen opgetekend en 1.233 controle-uren met niet-automatische systemen.

Al heeft de politie geen meetapparatuur om de afstand tussen auto's te meten, ze kan de visu vaststellen of de veiligheidsafstand al dan niet wordt gerespecteerd. Aan de controle van het verkeersgedrag werd er in totaal 5.566 uur besteed.

Zowel het BIVV als het Waals Gewest hebben affichecampagnes langs de snelwegen georganiseerd om de bestuurders van het probleem bewust te maken. Voorts worden er in het tv-programma "Contact" rijtips gegeven.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): In samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken, zou opnieuw aan de politiezones moeten worden gevraagd dat als een van de prioriteiten, in het kader van het plan verkeersveiligheid, te behandelen.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de minister van Binnenlandse Zaken over "fraude met identiteitsbewijzen bij het afleggen van het theoretisch rijexamen" (nr. 1806)
- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "fraude bij het theoretisch rijexamen" (nr. 1874)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De correctionele rechtbank van Antwerpen behandelt 21 fraudegevallen bij het theoretisch rijexamen bij het centrum in Kontich en één in Deurne. De beklaagden zijn allochtonen die anderen met hun papieren het examen wilden doen afleggen.

De fraude kwam aan het licht bij steekproeven. Waarschijnlijk zijn er nog veel meer gevallen.

Vorige week werden al negentien gevallen behandeld. Wie aanwezig was kreeg een werkstraf, bij verstek werden celstraffen en boetes uitgesproken.

Het fenomeen is niet onbekend. In Nederland werden sinds 2005 honderden gevallen ontdekt. Waarschijnlijk leggen ook in andere centra in ons land dubbelgangers de examens af. De federatie van examencentra GOCA spreekt van honderden, zelfs duizenden, gevallen per jaar.

Van wanneer dateren de eerste fraudegevallen in ons land? Komen er strengere identiteitscontroles en nieuwe richtlijnen? Zal de minister van Binnenlandse Zaken het moeilijker maken om te frauderen met voorlopige identiteitspapieren en attesten?

14.02 Jean-Luc Crucke (MR): De feiten die zich in Antwerpen hebben afgespeeld zijn bekend en de betrokkenen werden berecht, maar jammer genoeg doen dergelijke feiten zich ook elders voor. Elk jaar zijn er duizenden soortgelijke fraudegevallen.

De gevolgen van de fraude zijn onrustwekkend op het stuk van de veiligheid. Beschikt u over statistieken over de omvang van het fenomeen? Worden er regelingen uitgewerkt om de fraude op te sporen? Worden er maatregelen met een voldoende groot afschrikkingseffect genomen? Wat zal u ondernemen, nu vastgesteld moet worden dat een en ander is mislukt?

14.03 Minister Yves Leterme (Nederlands): Ik verwijs naar de vragen en antwoorden die over dit onderwerp in een plenaire zitting van de Senaat aan bod zijn gekomen.

In 2007 zijn 350 pogingen tot fraude in examencentra vastgesteld. Er zijn geen statistieken over de manier waarop die vaststellingen worden afgehandeld. Over het totale aantal gevallen van fraude met identiteitspapieren zijn ook geen gegevens beschikbaar.

Bij fraude moeten examinatoren een klacht indienen bij de politie. Verder wordt ook aan alle examinandi gevraagd om hun naam, adres en handtekening op het examenblad te noteren. Die gegevens worden vergeleken met die op de identiteitskaart.

Die maatregelen beletten echter niet dat mensen pogen te frauderen.

(Frans) Wie wil slagen voor het rijexamen, moet zijn identiteitskaart voorleggen, of in geval van verlies of diefstal, een door de gemeente uitgereikt attest met een foto.

Meer in het algemeen is de FOD Mobiliteit zich bewust van het belang hiervan, en bereid om contact op te nemen met de FOD Binnenlandse Zaken om te kijken hoe dit soort fraude het best bestreden wordt.

14.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Het zou interessant zijn te weten wat er met de 350

mensen die betraapt werden op fraude, gebeurd is. Misschien is het ene examencentrum veel strenger dan het andere?

Verder blijkt dat fraude veel gemakkelijker is met de voorlopige identiteitspapieren die worden uitgereikt bij verlies of diefstal van de identiteitskaart. Misschien moeten die papieren worden gewijzigd zodat er minder makkelijk mee te knoeien valt?

14.05 Jean-Luc Crucke (MR): Ik weet niet hoe verbreid het fenomeen is. Hoe het werkt is anders wel bekend: het is niet moeilijk om een vals document voor te leggen; men vervangt gewoon de foto op de identiteitsbewijzen die door de gemeenten worden afgegeven. Ik heb geen pasklare oplossing voor dit probleem, maar we moeten het wel serieus nemen.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de reglementering inzake het rijden met een gespan" (nr. 1845)
- de heer **François Bellot** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de bekwaamheid om met paard-en-wagen op de openbare weg te rijden" (nr. 2008)

15.01 Valérie De Bue (MR): Er zouden almaar meer ongevallen gebeuren met paard-en-wagens. Beschikt u over statistieken in dat verband? Zal u een analyse van het fenomeen laten uitvoeren? Moeten de mannen van een paard-en-wagen een specifieke reglementering in acht nemen naast het gewone verkeersreglement? Dienen zij een rijopleiding te volgen? Zal u een getuigschrift inzake beroepserkenning, een rijbewijs of een opleidingsprogramma invoeren voor het rijden met paard-en-wagen?

15.02 Minister Yves Leterme (Frans): Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs voorziet niet in enige verplichte opleiding of rijbewijs voor de bestuurders van een gespan.

In 2003 deden zich achttien ongevallen voor waarbij een paard-en-wagen was betrokken, in 2004 23, in 2005 39 en in 2006 38. In 2003 vielen bij dergelijke ongevallen zes zwaargewonden, in 2004 vijf, in 2005 dertien en in 2006 eveneens zes. In 2003 vielen bij die ongevallen geen doden te betreuren; in 2004 was er een ongeval met dodelijke afloop, en in 2005 en 2006 vielen er telkens twee doden. Die cijfers zeggen echter niets over de oorzaak van de ongevallen.

Gelet op het relatief beperkte aantal ongevallen en rekening houdend met de aard en de beperkte snelheid van die voertuigen, lijkt het me niet verantwoord een opleiding en een theoretisch en praktisch examen in te voeren. Wie met een paard-en-wagen rijdt, moet natuurlijk het verkeersreglement in acht nemen, dat een aantal specifieke bepalingen met betrekking tot het besturen van een paard-en-wagen bevat.

15.03 Valérie De Bue (MR): Die statistieken zijn interessant. Het aantal ongevallen en het aantal dodelijke slachtoffers nemen toe. Dit probleem verdient dan ook onze bijzondere aandacht.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het effect van de steunmaatregel voor het gecombineerd vervoer op de binnenvaart" (nr. 1862)

16.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ondernemingen die goederen vervoeren per spoor op Belgisch grondgebied, kunnen krachtens het KB van 30 september 2005 op het gecombineerd vervoer een subsidie krijgen van de federale overheid. Deze steunmaatregel was tijdelijk en zou eind 2007 aflopen. Door de wet op de diverse bepalingen van december 2007 werd de maatregel verlengd tot 1 januari 2009. De subsidie wilde de tarieven van het spoorvervoer aantrekkelijker maken dan vervoer over de weg.

In januari verklaarde de Vlaamse minister-president dat de maatregel een pervers effect heeft omdat hij het marktaandeel van de binnenvaart doet krimpen en nauwelijks effect heeft op het wegvervoer.

Wat was het effect van de steunregeling voor gecombineerd vervoer op de *modal shift* van weg naar spoor in 2005, 2006 en 2007? Is de minister het eens met de bewering van de Vlaamse minister-president dat de subsidies een pervers effect hebben? Wil de minister de toekenning van subsidies voor gecombineerd vervoer strenger controleren? Zal men voortaan enkel subsidies toekennen aan operators die daadwerkelijk kunnen bewijzen dat ze een *modal shift* realiseren van de weg naar het spoor? Zal de steunregeling zelf aangepast worden met het oog op betere garanties?

16.02 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Ik lig mee aan de basis van de ondersteuning van de ontplooiing van de binnenvaart door de Vlaamse regering. De goede aanwending van het belastinggeld in deze materie ligt mij na aan het hart.

De vraag naar goederentransport in het algemeen en de vraag naar gecombineerd vervoer zullen explosief toenemen omwille van de economische groei en de logistieke ambities van ons land. De bevordering van gecombineerd vervoer naast het wegtransport levert altijd milieuwinst op. Na de verklaring van de Vlaamse minister-president heb ik samen met hem het dossier bekeken om de maatregel eventueel bij te sturen en om de initiatieven van de Gewesten inzake binnenvaart niet tegen te werken. De effecten van de federale steun aan het gecombineerde vervoer per spoor voor 2005, 2006 en 2007 zullen worden geëvalueerd. De evaluatie zal in de loop van de komende maanden gebeuren door een externe consultant. Daarbij zal vanzelfsprekend worden nagegaan wat de bereikte *modal shift* is en ook of de binnenvaart enige hinder heeft ondervonden van de ondersteuning van het gecombineerd vervoer per spoor.

De vraag suggereert dat de subsidies aan het gecombineerd vervoer per spoor vooral ten koste van de containertrafiek via de binnenvaart en niet van het wegvervoer gaan. Wij zijn bezorgd om eventuele negatieve effecten.

Een eerste tussentijdse conclusie van het onderzoek van professor Macharis, dat alleen de trafiek van en naar Antwerpen analyseert, toont effectief een heel gelokaliseerde, negatieve invloed van de federale steunmaatregel op de binnenvaartterminals. De afschaffing van de subsidie zou het volume van getransporteerde goederen op het onderzochte spoornetwerk met 96 procent verminderen. Men nam hierbij enkel de prijs als invloedfactor in aanmerking. Concrete elementen die aantonen dat de federale subsidie een negatief effect heeft op de binnenvaart, zijn tot op heden nog niet aangeleverd.

In afwachting van een nieuw stelsel blijft tot 31 december 2008 het steunstelsel waartoe mijn voorgangers beslisten, van kracht. Het overleg werd reeds opgestart. In het verlengde hiervan zal men een KB moeten opstellen. Het nieuwe regime dat de regering nog moet onderzoeken, zal in principe lopen van 2009 tot 2012. In de begroting van 2008 zitten de nodige kredieten. Omwille van de rechtszekerheid heeft het geen zin om een maatregel plots in te trekken. Behalve voor deze aanpassing zal men in het nieuwe stelsel bijzondere aandacht hebben voor het vermijden van concurrentie met de binnenvaart. Het is voor mij nu al evident dat men geen steun zal kunnen geven aan trafieken die oorspronkelijk via de binnenvaart werden vervoerd. Ik wil het toepassingsgebied van de steunregeling veel meer concentreren op echte havengebieden. Elke maatregel die de *modal shift* ten goede komt, heeft zijn nut. Men moet oppassen voor perverse effecten van concurrentievervalsing.

16.03 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Het verheugt mij dat de minister mijn bezorgdheid deelt. Zijn plannen zijn veelbelovend. Ik kijk uit naar de resultaten van de bestelde studie.

16.04 Minister **Yves Leterme** (*Nederlands*): Elk van die steunmaatregelen zijn aangemeld bij de Europese instanties en kregen een goedkeuring. Inzake concurrentievervalsing en verstoring van de marktwerking heeft men de Europese procedure gevolgd.

16.05 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijn bezorgdheid ging vooral naar de gelokaliseerde misbruiken. De voorstellen van de minister zullen daar hopelijk aan tegemoetkomen. Ik blijf dit dossier volgen.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de rijopleiding voor jonge autobestuurders zonder begeleider"**

(nr. 1870)

17.01 Valérie De Bue (MR): Het voorlopig rijbewijs zonder begeleider weigert de Europese Commissie blijkbaar te beschouwen als een opleiding. Bevestigt u die terughoudendheid van de Commissie, en onder welke voorwaarden zou de Commissie wel aanvaarden dat bestuurders alleen, dus zonder begeleider, gedurende die periode rijden?

Kunnen de examencentra alle aanvragen behandelen wanneer alle houders van een voorlopig rijbewijs waarvan de geldigheid verstrijkt, vragen om een examen af te leggen vooraleer de geldigheidsduur van achttien maanden verstrijkt?

17.02 Minister Yves Leterme (Frans): Toen de Belgische regelgeving gewijzigd werd, heeft de Europese Commissie inderdaad een aantal opmerkingen geformuleerd, omdat zij van mening is dat de rijopleiding zonder begeleider haaks staat op de gemeenschappelijke inspanningen om de verkeersonveiligheid terug te dringen. De Commissie heeft om een aanvullend onderzoek gevraagd. Een evaluatie is nu aan de gang en mijn diensten werd opgedragen concrete voorstellen daaromtrent te doen.

Wat de examencentra betreft, werden er in 2007 48.579 praktijkexamens afgelegd onder de formule van een voorlopig rijbewijs dat geldig is voor 18 maanden. De wachttijden zijn geen probleem. Het ministerieel besluit van 20 juni 2007 bepaalt dat de kandidaten die zich ingeschreven hebben voor een praktisch examen uitgenodigd moeten worden tijdens de geldigheidstermijn van het document. De houder van een rijbewijs van 18 maanden kan ook altijd een nieuw voorlopig rijbewijs van 36 maanden verkrijgen.

17.03 Valérie De Bue (MR): We stellen vast dat er wel degelijk een probleem is met het voorlopig rijbewijs dat op een gegeven moment definitief kan worden. Tal van mensen wachten op de resultaten van de studies die u besteld heeft.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het weghalen van verongelukte voertuigen of voertuigen met pech die de rijbaan versperren" (nr. 1871)

18.01 Valérie De Bue (MR): Een voertuig dat tijdens de spitsuren na een ongeval of met pech op de openbare weg blijft staan, kan snel voor heel wat verkeershinder zorgen: het verkeer wordt gestremd, met alle gevolgen van dien op het stuk van tijdverlies en extra milieubelasting.

Welke maatregelen zal u nemen opdat dergelijke voertuigen zo snel mogelijk worden weggehaald?

Kunnen bestuurders die zelf hun voertuig kunnen verplaatsen maar dit niet doen, een boete krijgen? Worden dergelijke sancties daadwerkelijk opgelegd?

18.02 Minister Yves Leterme (Frans): De artikelen 51 en 53 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg sommen een aantal verplichtingen op waaraan de bestuurder van een voertuig bij pech of bij een ongeval moet voldoen.

De bestuurder moet de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en moet het voertuig opstellen zoals een geparkeerd voertuig. Hij moet bovendien een signalisatie aanbrengen.

Bij een ongeval met lichamelijke schade is het niet verplicht om het voertuig te verplaatsen, opdat de eerste zorgen kunnen worden verleend zonder dat de verwondingen van de gewonden nog verergerd zouden worden, en opdat de bevoegde personen de nodige vaststellingen kunnen doen.

Onlangs werden de artikelen 3, 51 en 52 van de wegcode gewijzigd. Het veiligheidscriterium werd aangevuld met dat van de verkeersdoorstroming. Bij het bedoelde koninklijk besluit wordt een nieuw artikel 51,5°,

ingevoerd teneinde de politie ambtshalve in staat te stellen het voertuig te verplaatsen zonder een beroep te doen op de bestuurder. Door de wijziging van artikel 3 krijgen de leden van de brandweer en de civiele bescherming de hoedanigheid van bevoegde persoon, waardoor ze de bestuurders bevelen mogen geven, het verkeer in goede banen mogen leiden en voor de verkeersdoorstroming mogen zorgen.

Wanneer een bestuurder weigert gevolg te geven aan het bevel van een bevoegde persoon om zijn wagen te verplaatsen, of inbreuk pleegt op de artikelen 51 en 52, kan hij strafrechtelijk worden bestraft, maar de vaststelling en de bekeuring moeten door een bevoegd persoon gebeuren.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het inzetten van nieuwe vrachtvliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 1908)

19.01 Olivier Maingain (MR): Het Directoraat-generaal Luchtvaart van uw departement zou onlangs, zonder technische inspectie of certificatievlucht, een vergunning hebben uitgereikt voor het in gebruik nemen op de luchthaven van Brussel-Nationaal van twee Boeings 747-228F van de nieuwe maatschappij Cargo B-Airlines. Die toestellen zijn meer dan twintig jaar oud, en zijn bijzonder lawaaierig. De *quota count* van het ene toestel zou nagenoeg twintig bedragen – terwijl de norm op twaalf ligt – en ook de *quota count* van het andere toestel zou de norm overschrijden. Die vliegtuigen zouden worden gebruikt voor vrachtvervoer en kunnen tot 199.000 liter kerosine en 374 ton goederen vervoeren.

Hoe kan de ingebruikname van dergelijke toestellen uit een technisch en een economisch standpunt worden verantwoord, in het besef dat men, indien men de geluidsoverlast wil tegengaan, eerst en vooral de vloot moet moderniseren?

19.02 Minister Yves Leterme (Frans): Aangezien de *quota count* van die toestellen bij vertrek hoger is dan 24, mogen ze niet opstijgen tussen 23 en 6 uur. De *quota count* bij aankomst bedraagt respectievelijk 1.7 en 11.2, zodat ze op elk moment van de dag op Brussel-Nationaal mogen landen. Ik spreek me niet uit over de toestand op de andere luchthavens.

Een luchtvaartmaatschappij die haar eerste stappen zet in het luchtvrachtvervoer heeft er belang bij dat zowel uit een technisch als uit een economisch oogpunt op een verantwoorde manier te doen. Een van de operationele overwegingen is dat er van bij het begin voor wordt geopteerd meer dan een vliegtuig in te zetten, om te voorkomen dat men zou afhankelijk van vervangend materiaal indien een toestel niet beschikbaar zou zijn. Het lijkt dus een goede beslissing dat wordt gekozen voor meerdere Boeings 747-200 in plaats van één 747-400. In 2010 zal Cargo B die debuutperiode achter de rug hebben. Volgens het ingediende businessplan wil de maatschappij dan haar vloot vernieuwen.

De vergunningen zijn verleend voor een langere periode dan de paar maanden waar u het over had.

Het inzetten van de Boeings 747 is gebeurd met inachtneming van de in België geldende voorwaarden.

19.03 Olivier Maingain (MR): Als ik het goed begrepen heb, stijgen er geen vliegtuigen op en landen er geen tot 7 uur 's ochtends. Voor bepaalde nieuwe maatschappijen is het aanschaffen van een oudere vloot verantwoord om economische redenen. Op Europees niveau zou men striktere normen moeten opleggen om ervoor te zorgen dat dergelijke bijzonder lawaaierige toestellen geweerd worden van luchthavens in stedelijke gebieden.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de beperking van het aantal inschrijvingsaanvragen dat door de DIV wordt behandeld" (nr. 2007)

20.01 Kattrin Jadin (MR): Naar verluidt mogen de antennes van de DIV volgens een omzendbrief niet meer dan twee inschrijvingsaanvragen per dag en per persoon die bij hen aan het loket komt, aanvaarden. Dat

brengt een aanzienlijk tijdverlies mee, inzonderheid voor vervoerders en verzekeraars, en hierdoor worden veel kilometers onnodig afgelegd.

Wat houdt die omzendbrief in? Zal u ervoor zorgen dat de antennes van de DIV meer dan twee dossiers per dag en per persoon kunnen behandelen?

20.02 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Bij de opmaak van de omzendbrief is rekening gehouden met de mogelijkheid om via internet te werken, en met de wens om de burger een goede service te bieden.

De DIV beschikt al een zestal jaar over een webtoepassing waardoor verzekeringsmakelaars, verzekeraars en als makelaars erkende concessiehouders voertuigen kunnen inschrijven via internet. Deze toepassing oogst veel succes: in 2007 werden meer dan 45,6 % van de inschrijvingen via internet uitgevoerd.

De ICT-toepassing voor de inschrijving van voertuigen waarover de meeste verzekeringsmakelaars en verzekeraars in hun kantoor beschikken, maakt een verplaatsing naar een loket van de DIV overbodig. Parallel werd uitsluitend voor de herinschrijving na een naams- of adreswijziging een specifieke procedure 'aan het loket' uitgewerkt. De DIV heeft in een systeem voorzien dat het mogelijk maakt om meer dan twee aanvragen tot inschrijving per dag en per persoon te behandelen. Op die manier wordt de finale doelstelling bereikt: redelijke wachttijden en een goede service aan het loket van de DIV.

Ik ben niet van plan om het huidige systeem te wijzigen. Door de Web-DIV-toepassing voor gewone inschrijvingen te promoten kan de DIV de burger een betere service bieden.

20.03 **Katrin Jadin** (MR): De inschrijving via internet, zoals hier werd voorgesteld, is een deugdelijk systeem. De verzekeringsmakelaars die mij aangesproken hebben, waren nogal ontstemd omdat een DIV-kantoor geweigerd had bepaalde inschrijvingsdossiers te behandelen die ze persoonlijk kwamen indienen. Misschien zou dat systeem meer gepromoot of aantrekkelijker moeten worden opdat alle makelaars op de hoogte zouden zijn van die mogelijkheid.

Het incident is gesloten.

21 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de aangekondigde bouw van een lowcostterminal op Brussels Airport" (nr. 2034)
- de heer **Bernard Clerfayt** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de beslissing van de raad van bestuur van Brussels Airport Company om een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal te bouwen" (nr. 2069)
- de heer **Hans Bonte** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de bouwplannen van de uitbater van de luchthaven van Zaventem" (nr. 2072)
- mevrouw **Clotilde Nyssens** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de vermoedelijke toename van het vliegverkeer te Brussel-Nationaal door de bouw van een nieuwe lowcostterminal" (nr. 2163)
- de heer **Hans Bonte** aan de vice-eersteminister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de ontwikkelingen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2367)

21.01 **Valérie De Bue** (MR): Brussels Airport heeft aangekondigd dat de voormalige luchthaventerminal zal worden heropend en dat er tegen 2009 een nieuwe pier voor lagekostenmaatschappijen zal worden gebouwd. De daaruit voortvloeiende toename van de luchtvaartactiviteit lokt heel wat reacties uit. De vakbonden waren blij met de nieuwe banen die daardoor zullen worden geschapen. Ook de beroepssector, met name de overige luchtvaartmaatschappijen, heeft op die mededeling gereageerd. Ten slotte kwamen er ook reacties van de verenigingen van omwonenden, die vrezen dat de bijkomende hinder hun levenskwaliteit zal aantasten. Volgens vele deskundigen dreigt er zich binnen de sector een kannibalisatie voor te doen en zijn de taksen die door Brussels Airport worden geheven verre van lowcosttaksen. Brussels Airlines zou bovendien de luchthaven wel eens kunnen inruilen voor die van Charleroi, aangezien de in die terminal geldende voorwaarden niet compatibel zijn met de voorwaarden inzake het lowcostverkeer.

Kan u een schatting geven van de stijging van het aantal passagiers en van het aantal vluchten, alsook van

het aantal nieuwe banen dat daaruit zal voortvloeien? Denkt u dat de luchthaven nog kan uitbreiden en haar activiteit nog kan opdrijven zonder de levenskwaliteit van de omwonenden aan te tasten? Zijn er garanties in verband met de belofte van Brussels Airport om de terminal 's nachts niet te openen? Heeft de regering contact opgenomen met de luchthavenbeheerder over die twee laatste punten of zal zij dat nog doen?

21.02 Bernard Clerfayt (MR): In de pers zijn berichten verschenen over de beslissing van de raad van bestuur van Brussels International Airport Company (BIAC) om een lowcostterminal te bouwen

Door de fysieke en operationele uitbreiding van de luchthaven zal de geluidshinder sterk toenemen. Momenteel geldt er geen beperking voor het aantal dagvluchten op de luchthaven. Enkel de nachtvluchten zijn gecontingenteerd. Bovendien roept het totaal gebrek aan ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid voor de zone rond de luchthaven heel wat vragen op. Zo wordt er naast de landingsbanen in Diegem het ene gebouw na het andere opgetrokken.

Het valt te betreuren dat de luchthavenexploitant een dergelijke commerciële beslissing zonder overleg neemt. Het luchthavenbestuur heeft nog steeds geen cent in milieumaatregelen geïnvesteerd. Hoe kan een luchthaven in 2008 nog werken met een dergelijke miskennen van de rechten van de omwonenden?

Kan u die beslissing bevestigen? Heeft u kennis van de inhoud van het akkoord en de beslissing van Brussels Airport? Bestaat er al een impactstudie of komt die er nog vóór de start van die nieuwe exploitatie? Aan welke milieuspecificaties zullen die bijkomende luchthavenactiviteiten eventueel moeten voldoen? Voor hoeveel bijkomende vluchten zal de uitbreiding van die aan de low cost terminal verbonden activiteiten zorgen? En ten slotte, over welke waarborg beschikt men dat die nieuwe low cost trafic niet tot meer nachtvluchten zal leiden?

21.03 Clotilde Nyssens (cdH): Tot verrassing van de verenigingen van omwonenden heeft Brussels Airport de bouw van een nieuwe terminal aangekondigd. De omwonenden ergeren zich aan het feit dat de Staat het in dit dossier laat afweten. De cijfers over het luchtverkeer tonen aan dat de Noordrand eigenlijk het minst wordt overvlogen, terwijl de bewoners van dat gebied nochtans het meest klagen.

Brussel-Nationaal is de meest omstreden luchthaven ter wereld uit milieuoogpunt. Het aantrekken van lowcostmatschappijen zou rampzalige gevolgen hebben voor alle omwonenden, terwijl dit nochtans niet essentieel is voor Brussel. De luchthavenbeheerder, de Macquarie Group uit Australië, heeft de luchthaven tegen een spotprijsje aangekocht maar heeft nog geen cent in milieuzorg geïnvesteerd.

De politiek moet de moed hebben de nachtvluchten die verloren gaan door het vertrek van DHL niet te vervangen en de nachtvluchten tot een maximum van 15.000 per jaar te beperken.

De kern van deze problematiek ligt zeker in het betwiste spreidingsplan maar ook – zo lijkt het mij – in de overeenkomst waarbij de Belgische Staat de aandelen van de luchthaven verkocht heeft aan de Australische firma Macquarie. Kan het Parlement een kopie krijgen van die beruchte overeenkomst waarbij aandelen van Brussel-Nationaal verkocht werden en Brussel-Nationaal geprivatiseerd werd ?

Welke verbintenissen heeft de Belgische Staat aangegaan wat het aantal nacht- en dagvluchten betreft ? Zou het niet beter zijn de luchthaven 's nachts te sluiten en de dagvluchten tot 250.000 bewegingen per jaar te begrenzen zoals op de luchthaven van Paris-Orly ? Moet het lowcostverkeer niet op gewestelijke luchthavens worden geconcentreerd ?

Hoort het vrachtverkeer echt thuis in een stedelijke luchthaven ? Was het verantwoord een dergelijke beslissing nu aan te kondigen vermits hierdoor uw inspanningen om tot een vreedzame oplossing te komen, te niet worden gedaan, en dit terwijl u een billijke en onderhandelde oplossing tracht te vinden met de buurtbewoners en de betrokken gemeenten ?

Waarom blijft het Vlaamse Gewest stedenbouwkundige vergunningen uitreiken in Diegem, vlak voor de pistes en juist beneden de opstijgingsroutes ?

Ik vernam vrijdag jongstleden met belangstelling dat het Hof van Luxemburg een arrest heeft gewezen dat bepaalt dat de Europese milieuriichtlijnen niet alleen van toepassing zijn op de bouw van nieuwe luchthavens, maar ook op aanpassingswerken aan bestaande luchthavens. Er moet voor de aangekondigde werken dus

een impactstudie worden uitgevoerd.

21.04 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Bij de bijzondere wet van 8 augustus 1980 wordt het toezicht over de nationale luchthavens toevertrouwd aan de Gewesten. De federale overheid blijft bevoegd voor de uitrusting en de exploitatie. De Gewesten beschikken dus over de volle bevoegdheid wat de ruimtelijke ordening en het milieu betreft.

Bovendien werd de exploitatiemaatschappij van Brussel-Nationaal bij het koninklijk besluit van 17 mei 2004 omgevormd tot een privaatrechtelijke naamloze vennootschap. Vervolgens werd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2004 een exploitatievergunning uitgereikt aan BIAC.

Aangezien het om een privaatrechtelijke naamloze vennootschap gaat, beslist de raad van bestuur van BIAC autonoom en hoeft hij de federale minister van Mobiliteit niet te betrekken bij besprekingen in verband met de mogelijke heropening van de oude terminal als lowcostterminal.

De houder van een exploitatievergunning is enkel gehouden de economisch regulerende overheid op de hoogte te brengen van belangrijke veranderingen die tot een wijziging van zijn technische en financiële capaciteit leiden. Zo werden er informatievergaderingen gehouden over het lowcostproject maar ik beschik niet over het businessplan. Bovendien wordt de Belgische Staat niet door de minister van Mobiliteit vertegenwoordigd in de raad van bestuur van BIAC.

Wat betreft de garantie dat het aantal nachtvluchten met dit nieuwe lowcostverkeer niet zal stijgen, wil ik graag verduidelijken dat het aantal nachtvluchten, al dan niet low cost, sowieso beperkt is tot 25.000 vliegbewegingen per jaar. Na het aangekondigde gedeeltelijke vertrek van DHL kan een verlaging van het plafond worden overwogen.

De problematiek van de geluidshinder en het spreidingsplan vormen een prioriteit voor mijn departement. We zijn daar actief mee bezig. Het lowcostdossier en de lawaaihinder vertonen raakvlakken. Ik wil de milieuresultaten niet in gevaar brengen door verklaringen af te leggen die te zeer in verband staan met een welbepaald dossier.

Momenteel is de luchthaven van Brussel-Nationaal onderbenut ten gevolge van de aanslagen van 11 september 2001 en meer in het bijzonder van het faillissement van Sabena in datzelfde jaar.

Die onderbenutting is deels gewild – tijdens de nacht –, en deels ongewild – tijdens de daluren. De opening van een lowcostterminal zou met name kunnen kaderen in de strategie om het huidige volume van het luchtverkeer te verhogen tot het volume van vóór de gebeurtenissen van 2001.

Ook de Belgische luchtvaartmaatschappijen zullen van de nieuwe prijzen en de lowcostterminal kunnen profiteren. Mijn diensten zullen onmiddellijk ingrijpen indien het non-discriminatiebeginsel zou worden geschonden.

Een voorstel voor een Europese richtlijn over de luchthavenrechten is in studie. Overeenkomstig dat voorstel dient de toegang tot diensten op maat te worden vergemakkelijkt als er ten gevolge van een capaciteitsvermindering meer gebruikers zijn die tot dergelijke diensten toegang willen hebben.

De vergoeding die de reizigers moeten betalen, moet door de luchtvaartmaatschappijen worden geïnd. Dit heeft een rechtstreekse weerslag op het aantal reizigers dat door zo'n aanbod zou worden aangetrokken.

Nu kost Brussel tien keer meer dan Charleroi. De waarde van de faciliteiten die ter beschikking van de passagiers worden gesteld, zal een invloed hebben op de mate waarin Brussel als fullcargoluchthaven, Brussel als lowcostluchthaven en de gewestelijke luchthavens zullen evolueren.

Het zogenaamde lowcostverkeer begon in kleine, regionale luchthavens maar heeft zich geleidelijk aan uitgebreid tot de andere luchthavens.

Wat de vrachtluchten betreft, kan een groot volume luchtvracht geladen worden in de bagageruimte van

passagiersvliegtuigen of aan boord van gemengde vliegtuigen. Ook hier zal de aantrekkingskracht van het product de beslissende factor zijn voor de keuze van de thuisluchthaven.

21.05 Valérie De Bue (MR): De federale regering heeft dus niet veel speelruimte voor dat lagekostenproject. Het milieuaspect valt volledig onder het beheer van de Gewesten. Dat wordt lachen.

Het project lijkt evenwel geen rekening te houden met de impact op de stabiliteit van de sector en op het belastingniveau. Ik betwijfel dan ook of het haalbaar is.

Het probleem in verband met het spreidingsplan is nog steeds niet opgelost. Op een gegeven moment moet er een oplossing gevonden worden, opdat de levenskwaliteit voor de omwonenden opnieuw aanvaardbaar wordt.

21.06 Bernard Clerfayt (MR): U heeft erop gewezen dat deze luchthaven een uitzonderlijke positie heeft in vergelijking met de andere luchthavens. Het uitzonderlijke karakter van de luchthaven heeft te maken met de ligging ervan, vlak bij Brussel. Hij moet dus een andere rol vervullen dan de overige luchthavens en die laatsten niet beconcurreren. Deze luchthaven veroorzaakt specifieke hinder: een beperking van het aantal nachtvluchten is dan ook nodig.

21.07 Minister Yves Leterme (*Frans*): Uw standpunt is respectabel, maar de Belgische Staat zal zich niet gemakkelijk onttrekken aan de verbintenissen die in 2004 werden aangegaan in het kader van de overdracht aan een privépartner.

21.08 Hans Bonte (sp.a-spirit): Ik wil een fundamenteel element toevoegen: de onrust die over de luchthaven hangt. Jarenlang is op federaal niveau nooit een langetermijnvisie geïmplementeerd. Er worden eindeloze politieke discussies gevoerd over de lawaainormen. Dat legt tot op vandaag een hypotheek op de ontwikkeling van de luchthaven. Het nieuwe communautaire akkoord in de zomer lijkt geen soelaas te zullen brengen omdat er nog steeds geen federale lawaainormen in het verschiet zijn.

We hebben de dossiers Sabena en DHL gehad en de luchthavenregio met zijn tienduizenden jobs heeft eindelijk nood aan rust en stabiliteit. De hypotheek wordt helaas echter nog niet gelicht.

Op de werkvloer van de luchthaven heerst momenteel onrust over de grondafhandeling. Wat is de minister van plan op die grondafhandelingsmarkt, meer in het bijzonder wat het pleidooi betreft om *low cost carriers* toe te laten met in hun kielzog *low cost* afhandeling? Meer en goedkopere spelers toelaten, creëert risico's op het gebied van de veiligheid en de beveiliging en dereguleert de arbeidsvoorwaarden die momenteel gelden. Ik pleit ervoor om niet zomaar cowboys op deze markt toe te laten.

21.09 Minister Yves Leterme (*Nederlands*): Ik deel de bezorgdheid over de werkomstandigheden en de veiligheid. Het klopt dat de luchtvaartmaatschappijen vragen dat de vigerende beperking tot twee zelfafhandelaars en twee derdenafhandelaars zou worden opgetrokken tot minstens drie in elke categorie. Momenteel is er volgens hen te weinig kwaliteit en zou concurrentie dat verhelpen. Ook de luchthavenexploitant is het idee ondertussen genegen.

Ik vrees dat de uitbreiding de economische leefbaarheid van de huidige afhandelaars in het gedrang kan brengen met alle gevolgen voor het personeel van dien. Meer concurrentie kan ook leiden tot slechtere kwaliteit en tot sociale dumping.

Ik verkies om eerst de reglementering aan te passen en een erkenningprocedure op te leggen die kwaliteitsnormen en sociale normen moet waarborgen. Daarna kan de toestand opnieuw geëvalueerd worden.

21.10 Clotilde Nyssens (cdH): U heeft gelijk wat de bevoegdheden betreft, maar er moet iets gebeuren. Er

zal overleg moeten worden gepleegd.

Een van de cruces is blijkbaar het contract dat de Belgische Staat met de Australische maatschappij gesloten heeft. Kan u ons een kopie van dat contract bezorgen, zodat we kunnen weten waartoe men zich verbonden heeft en welke speelruimte er is?

21.11 Minister **Yves Leterme** (*Frans*): Ik wil u verzoeken die vraag aan de heer Reynders te richten.

21.12 **Clotilde Nyssens** (cdH): Dat zal ik zeker doen.

Het incident is gesloten.

21.13 **De voorzitter**: De overige vragen worden uitgesteld tot de openbare vergadering van 17 maart 2008.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.25 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 04 par M. François Bellot, président.

01 **Question de M. Roel Deseyn au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le code d'éthique relatif à la fourniture de services payants par le biais de communications électroniques et de SMS" (n° 1102)**

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA) : Une Commission d'éthique, créée conformément aux dispositions de la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques, a été chargée de rédiger un code d'éthique pour la fourniture de services payants par le biais de communications électroniques.

Pourquoi ce code n'a-t-il toujours pas été arrêté et quand le sera-t-il ? Il semble qu'un minimum de 10 millions de SMS payants soient envoyés chaque mois. La ministre confirme-t-elle ce chiffre ? Quelles recettes de TVA génère ce flux de SMS ?

01.02 **Sabine Laruelle**, ministre (*en néerlandais*) : Le nombre de SMS payants dépasse les 7 millions par mois. Je ne puis répondre à la question relative aux recettes en matière de TVA étant donné que cette facette relève de la compétence du ministre des Finances.

Le texte final du code d'éthique sera soumis au secteur au printemps, afin que le dossier complet puisse être communiqué au ministre compétent quelques mois plus tard.

01.03 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA) : J'insiste pour que le code éthique soit mis en place sans délai. La loi sur les télécommunications date déjà de 2005, trois ans donc.

Le code de conduite actuel n'est pas contraignant et seuls les trois grands opérateurs y ont souscrit. Le code éthique sera au contraire contraignant pour l'ensemble du secteur. Il devrait également apporter une solution à de nouveaux phénomènes comme le *reversed billing*, qui donnent lieu à de nombreuses plaintes.

L'incident est clos.

02 **Question de M. Roel Deseyn au ministre du Climat et de l'Énergie sur "le tarif téléphonique social" (n° 1105)**

02.01 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA) : Combien dénombre-t-on de bénéficiaires du tarif social par opérateur ? Les opérateurs « alternatifs » affirment qu'il n'est pas toujours facile de vérifier si des clients entrent en ligne de compte pour ce tarif ni, surtout, de vérifier si un ménage jouit déjà d'une forme de tarif social pour la téléphonie fixe ou mobile.

La procédure de demande du tarif social est encore en grande partie manuelle. L'automatisation du contrôle du revenu permettrait d'accélérer le traitement des demandes. Une telle automatisation est-elle prévue ?

02.02 Sabine Laruelle, ministre (*en néerlandais*) : Les bénéficiaires du tarif social sont répartis entre dix-neuf opérateurs. Belgacom représente 94 % de ce marché. Les trois grands opérateurs mobiles en représentent 4,6 % et le solde est réparti entre les quinze autres opérateurs.

L'IBPT traite manuellement 68 % des demandes. Si ce pourcentage est aussi élevé, c'est parce que l'on n'arrive pas à obtenir les données fiscales automatiquement.

Les opérateurs « alternatifs » ont accès à la base de données de la même manière que Belgacom et disposent dès lors des mêmes possibilités d'informer leur clientèle.

02.03 Roel Deseyn (CD&V - N-VA) : Le problème majeur est, qu'en effet, quasiment 70% des demandes sont encore traitées manuellement, alors que de nombreuses données relatives à la sécurité sociale, au revenu imposable, à la situation familiale et à l'invalidité sont déjà connues. Lorsque la phase actuelle du gouvernement intérimaire touchera à sa fin, j'espère qu'on s'emploiera enfin à améliorer le service aux personnes socialement défavorisées.

L'incident est clos.

03 Question de M. Éric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'augmentation du nombre d'utilisateurs d'internet et les risques de saturation du trafic" (n° 1833)

03.01 Eric Thiébaud (PS) : Le nombre d'utilisateurs d'internet n'a cessé d'augmenter ces dernières années en Belgique, passant de 4,2 millions d'utilisateurs en 2004 à 5,49 millions en 2006 — soit 52,6 internautes pour 100 habitants en 2006. Les applications disponibles en ligne se multiplient, augmentant énormément le trafic. Différentes études, dont une réalisée par Cisco, tablent sur une croissance du trafic internet de 500 % entre 2006 et 2011.

Pour éviter la saturation, la Belgique doit, selon certains, adapter la vitesse et la taille de son réseau d'ici trois ans.

Quel est, selon vous, le risque de saturation du trafic internet ? Comment garantir la capacité du réseau belge à supporter une demande sans cesse croissante dans le futur ?

03.02 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : L'infrastructure de l'accès internet relève de la gestion commerciale exécutée par les opérateurs du secteur des communications électroniques. Les autorités belges ne peuvent influencer qu'indirectement la fourniture et la création de capacités suffisantes en favorisant la mise en place d'un environnement concurrentiel qui incite les opérateurs à agir en ce sens.

03.03 Eric Thiébaud (PS) : Certains opérateurs comme Belgacom limitent volontairement les possibilités de transfert dans leur offre.

03.04 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : Le dispositif peut certainement encore être amélioré.

03.05 Eric Thiébaud (PS) : Cet élément fera sans doute prochainement l'objet d'une nouvelle question de ma part.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Économie, des Indépendants et de l'Agriculture sur "la situation monopolistique en matière de télévision numérique" (n° 2150)

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : L'Europe a pour objectif d'arriver en matière de télévision au tout numérique d'ici 2012. Or l'accès générique avec libre choix de décodeur n'existe pas en Belgique. La seule alternative est Belgacom, mais celui-ci propose toujours une offre couplée avec ADSL, y compris pour les 20 % de Belges qui n'y ont pas accès. Que comptez-vous faire pour donner à ce marché des règles de droit fermes respectant la liberté de choix réelle de nos concitoyens ?

04.02 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : En la matière, la concurrence repose sur le principe de la neutralité technologique. Nous nous situons dans un contexte où un opérateur peut occuper une position dominante dans une région sans qu'il puisse être question de monopole, puisque cette notion est réservée au niveau national.

La Commission européenne estime que le marché 18 ne doit plus être régulé *ex ante*. L'IBPT partage ce point de vue. Cette question relève dès lors non plus du régulateur mais du Conseil de la concurrence.

L'incident est clos.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire des opérateurs en téléphonie mobile en matière de sms" (n° 2448)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La commissaire aux télécommunications, Mme Reding, mène une action pour que les opérateurs de GSM réduisent les prix s'appliquant aux communications entre pays européens ou entre opérateurs nationaux. Quelles actions menez-vous ou comptez-vous entreprendre afin de les voir mener une politique tarifaire plus favorable aux utilisateurs et au développement de l'internet mobile ?

05.02 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : La commissaire voit dans le coût élevé des tarifs d'interconnexion des frontières artificielles entre les réseaux mais également entre les États membres. L'objectif de la commissaire est donc de faire en sorte que l'envoi de SMS ou le téléchargement de données au moyen d'un téléphone mobile entre pays de l'Union européenne ne soit pas beaucoup plus élevé que dans le pays d'origine. Les coûts additionnels devraient donc être justifiés par les opérateurs ou alors disparaître. La commissaire adresse ce message aux opérateurs dont elle attend une réaction pour le 1^{er} juillet.

Je partage ce point de vue. Il appartient en priorité aux opérateurs de créer la concurrence et ce n'est qu'en cas de manquement de la part de ceux-ci que les pouvoirs publics doivent intervenir.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Nous aurons l'occasion d'ici la fin de l'année de faire le point sur les résultats de cette demande.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jenne De Potter à la ministre de l'Économie, des Indépendants et de l'Agriculture sur "les charges de terminaison d'appel sur le réseau mobile" (n° 2518)

06.01 Jenne De Potter (CD&V - N-VA) : Les charges de terminaison d'appel sur le réseau mobile (en anglais : *mobile termination rates – MTR*) sont des tarifs qu'un opérateur doit payer à un autre opérateur lorsqu'un de ses clients passe un appel vers un autre réseau. De grandes différences tarifaires existent actuellement entre Proximus, Mobistar et Base. En règle générale, les tarifs en vigueur en Belgique sont élevés en comparaison de ceux appliqués dans d'autres pays.

Le 18 décembre 2007, le régulateur belge, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications, a décidé de réduire ces écarts tarifaires à la demande du Conseil de la Concurrence et de la Commission européenne. Avant de procéder à une diminution graduelle des tarifs, l'IBPT attend toutefois que le Groupe des régulateurs européens (ERG) adopte une position harmonisée. En outre, l'IBPT a l'intention de prendre en considération les décisions d'autres autorités réglementaires nationales (ARN).

Dans quel délai les tarifs seront-ils réduits ? Quels seront les nouveaux tarifs ? Quelle différence sera encore tolérée entre les différents opérateurs ? L'ERG a-t-il déjà adopté une position harmonisée ? D'autres ARN ont-elles déjà pris des décisions ? Si oui, comment l'IBPT en tiendra-t-il compte ?

06.02 Sabine Laruelle, ministre (*en néerlandais*) : Cette décision prise par l'IBPT complète celle du 11 août 2007 relative à la régulation des MTR des opérateurs mobiles à compter de 2008. L'IBPT doit veiller lui-même au respect de cette décision. Les tarifs seront publiés sur le site web de l'IBPT. Je remettrai également un tableau au secrétariat de la commission.

Le Groupe des régulateurs européens (« ERG ») n'a pas encore adopté de position harmonisée. Les tarifs de terminaison mobile ont récemment fait l'objet de décisions par les autorités réglementaires nationales (ARN) en France, en Italie et en Espagne mais les décisions italienne et espagnole concernent uniquement les nouveaux venus sur le marché. Dans la mesure du possible, l'IBPT tiendra compte, à partir du 1^{er} juillet 2008, de la position harmonisée de l'ERG, ainsi que de la décision de la Commission européenne de 2002 et des décisions récentes des ARN.

06.03 Jenne De Potter (CD&V - N-VA) : Je vais examiner les chiffres et j'espère que les tarifs baisseront car ils sont très élevés par rapport à d'autres pays européens.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de l'Économie, des Indépendants et de l'Agriculture sur "la protection des mineurs dans leur pratique d'internet" (n° 2522)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Une étude belge montre que les jeunes adoptent désormais le plus souvent un comportement prudent sur internet. Il reste néanmoins un nombre non négligeable d'enfants qui, non informés, prennent des risques. Serait-il possible de mener une campagne d'information, notamment à la télévision, rappelant aux enfants ce qu'il convient de faire et de ne pas faire à cet égard ?

07.02 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : Dès janvier 2003, l'Observatoire des Droits de l'Internet a publié un avis sur la protection des mineurs sur internet. Cinq ans plus tard, il a évalué cette problématique à la lumière de la récente étude *Teens and ICT: Risks and Opportunities*, réalisée à l'initiative de la politique scientifique fédérale.

L'Observatoire vient d'initier un projet – intitulé *e-youth* – destiné à analyser les risques auxquels sont confrontés les mineurs et à formuler des conseils.

Je pense qu'une campagne d'information télévisée destinée aux jeunes risque d'avoir l'effet inverse. Mais ce sera à l'Observatoire de décider de la meilleure manière d'agir. À mon avis, ils feront plutôt jouer les pouvoirs publics et essaieront d'informer les parents.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Si le goût de l'interdit risque en effet d'attirer les jeunes, les très jeunes sont cependant plus vulnérables. En corrélation avec les parents et les écoles, il faudrait voir ce qu'il y a moyen de faire pour eux.

L'incident est clos.

07.04 Le président : Les questions jointes n° 2282 de Mme Musin et n° 2340 de P. Schiltz sont transformées en questions écrites.

La réunion publique de commission est suspendue de 14 h 34 à 14 h 55.

08 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le Brussels Airport Express" (n° 1462)

08.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La presse s'est déjà plusieurs fois fait l'écho du service défaillant de la SNCB à l'aéroport de Zaventem, où la gare ferroviaire n'est pas clairement signalée. En outre, cette gare n'est pas équipée pour orienter les voyageurs internationaux.

Les informations officielles concernant le trafic ferroviaire ne sont disponibles qu'en français et en néerlandais et les guichets automatiques n'acceptent pas les cartes de crédit.

Le ministre a-t-il conscience du problème ? Prévoit-il des mesures ?

08.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB s'attellera avec la Brussels Airport Company à

améliorer la signalétique à l'aéroport.

À la gare de Bruxelles-National-Aéroport, les annonces préenregistrées sont généralement diffusées en quatre langues : le français, le néerlandais, l'anglais et l'allemand. Certaines annonces ne sont diffusées qu'en néerlandais parce qu'elles sont prononcées par du personnel néerlandophone unilingue de Louvain. Les communications écrites sont disponibles en quatre langues à la gare de Bruxelles-Aéroport, principalement celles affichées au-dessus des guichets. La Commission permanente de contrôle linguistique autorise en effet l'usage de quatre langues dans les gares où transitent de nombreux voyageurs internationaux.

Par ailleurs, un plan de Bruxelles est affiché dans le hall de la gare.

La SNCB réexaminera en détail la transmission de l'information et s'efforcera de l'améliorer. Il s'agit essentiellement des informations en temps réel, d'informations erronées sur les formules de voyage et les horaires des trains et des transports publics complémentaires.

En ce qui concerne l'amélioration de la transmission d'informations concernant la ville de Bruxelles et les transports publics, la SNCB contactera les instances compétentes pour qu'une brochure d'information commune puisse être fournie aux voyageurs.

Aux guichets, les cartes de crédit utilisées internationalement sont déjà acceptées. Par ailleurs, le paiement pourra être effectué par carte de crédit aux distributeurs automatiques de la nouvelle génération que la SNCB installera progressivement dans les différentes gares.

08.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Il faut se féliciter de ce qu'une évaluation des améliorations possibles soit envisagée pour que les clients étrangers trouvent aisément leur chemin.

L'incident est clos.

09 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les contrôles des poids lourds" (n° 1652)

09.01 David Geerts (sp.a-spirit) : Je suppose que la sécurité routière restera une priorité absolue à l'avenir également. Le baromètre de la sécurité a enregistré une augmentation de 16 % du nombre de tués lors d'accidents dans lesquels était impliqué un camion.

A combien de contrôles les camions ont-ils été soumis en 2006 et 2007 ? Quels objectifs ont été fixés dans ce domaine pour les prochaines années ? Quelles sont les priorités des ministres en ce qui concerne les contrôles des camions ? Un contrôle distinct pour chaque entité fédérée sera-t-il instauré ? Selon le plan « Vlaanderen in Actie » (La Flandre en action), notre pays devrait devenir un centre logistique. Comment concilier cette ambition avec la sécurité et avec une intensification des contrôles portant sur les camions ? Dans quelle mesure y a-t-il collaboration avec les collègues régionaux du ministre ?

09.02 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Il existe déjà une forme de collaboration avec les Régions sur le terrain puisque la police coopère avec le gestionnaire régional de la voirie. S'agissant des camions, cette collaboration porte spécifiquement sur l'utilisation de ponts de pesée fixes et, depuis peu, sur l'utilisation de ponts de pesée mobiles ou incorporés dans le revêtement de la chaussée. De manière plus générale, il faut mentionner les Etats-Généraux de la sécurité routière aux objectifs et aux recommandations desquels les Régions ont adhéré dans les limites de leurs compétences.

En ce qui concerne les recommandations, le charroi lourd est un des thèmes prioritaires. Il est d'ailleurs abordé également dans le plan national de sécurité de la police. Normalement, une conférence interministérielle sur la sécurité routière, à laquelle participeront aussi des représentants de mes collègues régionaux, devrait se tenir cette semaine à mon initiative. La question de l'implication de camions dans les accidents de la route y sera notamment l'objet d'un examen plus poussé.

Le service Contrôle du transport routier a procédé à 50.322 contrôles en 2006 et à 50.045 contrôles en 2007. L'objectif fixé pour 2008, qui est de 47.720 contrôles, est lié au renforcement du contrôle du respect de la législation en matière de temps de conduite et de repos. Aucun objectif n'a encore été fixé pour les

prochaines années.

Je suis bien entendu partisan de contrôles plus fréquents et plus efficaces du transport de marchandises. La police fédérale et les zones de police consacrent environ 15 % des moyens du Fonds pour la sécurité routière au contrôle du transport de marchandises et de personnes. Au cours des années à venir, les priorités resteront dans les grandes lignes les mêmes: contrôles effectifs et poussés des nouvelles règles en matière de périodes de conduite et de repos en coopération plus étroite avec divers services; contrôle technique mobile le long des routes; sécurisation des charges et de la surcharge; respect de l'interdiction de dépasser par temps de pluie et respect des distances de sécurité. La coopération entre les services de contrôle du SPF et les autres services de contrôle belges chargés de la surveillance des poids lourds dans le cadre du plan d'action du 20 novembre 2001 a entre temps pris forme concrète au-travers d'au moins 180 contrôles communs effectués chaque année..

J'ai pris connaissance de la note du VAB sur les mesures à prendre en faveur d'un transport de marchandises sûr. L'objectif est d'accroître les risques subjectifs d'être pris sur le fait, ce qui n'est pas antinomique avec le rôle logistique en matière de transport de marchandises. Au contraire, une meilleure application des règles de conduite se traduira par une réduction du nombre d'accidents, des pertes économiques et des congestions consécutives aux accidents. Un contrôle approprié permet aussi de d'éviter la distorsion de la concurrence.

09.03 David Geerts (sp.a-spirit) : C'est évidemment là une longue succession de "et". A-t-on établi un lien de cause à effet entre le nombre croissant de chauffeurs et de camions étrangers sur nos routes et l'accroissement du nombre d'accidents ?

09.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Cela requiert une analyse plus avant des statistiques en matière d'accidents. Je vais demander qu'on examine la question et je fournirai à M. Geerts le résultat de ces recherches.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'obligation d'allumer les phares des véhicules en journée" (n° 1622)**
- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation des feux de croisement" (n° 1653)**

10.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Les Pays-Bas se sont exprimés en faveur de l'allumage des phares en journée. En Belgique, aucune décision n'a encore été prise en la matière. Quelle est la position du gouvernement en la matière ? Devrons-nous attendre le feu vert de l'Union européenne ?

10.02 David Geerts (sp.a-spirit) : Les diverses propositions relatives à l'utilisation des feux de croisement déposées au cours des actuelle et précédente législatures par l'ensemble des groupes politiques ne tiennent pas compte d'une nouvelle technologie actuellement disponible. Aux Pays-Bas, le ministre en charge des transports a l'intention de rendre obligatoire l'utilisation des feux de croisement.

Quelle est la position du ministre concernant les propositions qui ont été déposées ? Va-t-il se concerter avec son collègue néerlandais ?

Quelle attitude le gouvernement belge va-t-il adopter en la matière tout en prenant en considération le problème des émissions de CO₂ et les objectifs de Kyoto ?

Sera-t-il possible, dans l'hypothèse d'une simulation basée sur la proposition néerlandaise, d'extrapoler la diminution du nombre de victimes de la route ?

La Commission fédérale pour la Sécurité routière fait observer dans un avis que l'utilisation des feux de

croisement risque de mettre en danger les cyclistes et motocyclistes puisque ces derniers roulent déjà phare allumé et bénéficient ainsi actuellement d'une sécurité accrue.

10.03 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Je voudrais tout d'abord faire référence à une étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR).

(*En néerlandais*) Les conclusions de cette étude de l'IBSR ne sont pas unanimes.

(*En français*) Je veillerai à ce qu'elle soit mise à votre disposition.

Monsieur Crucke, à l'heure actuelle, il n'est pas question d'introduire l'usage de feux diurnes au niveau du Benelux.

Le collègue hollandais n'a pas transmis à la Belgique ce type de proposition et je n'envisage pas l'introduction de cette mesure dans les semaines à venir.

Si cette mesure peut être envisagée, elle doit l'être au niveau européen où un travail préparatoire a été effectué et des études sont actuellement menées.

L'application d'un projet-pilote consistant à rendre obligatoire l'usage de feux diurnes pendant une période de six mois et d'évaluer les faits pourrait être envisagée mais il ne faut pas sous-estimer la responsabilité en cas d'accident et le contrôle de l'application de cette mesure.

(*En néerlandais*) L'allumage des phares pendant la journée entraînerait en effet une augmentation des émissions de CO₂ qui peut être limitée grâce à l'utilisation de la technologie LED, laquelle n'est toutefois pas encore généralisée. Selon une estimation de la Commission européenne, les émissions augmenteraient d'environ 1,5% ; avec l'utilisation des *day running lights*, l'augmentation serait d'environ 0,3%. Les avantages en termes de sécurité routière semblent donc l'emporter sur les coûts environnementaux.

Vu les résultats divergents des études, il est quasiment impossible de déterminer avec précision l'incidence de cette mesure. La Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) qui y est favorable, estime qu'elle se traduirait par une diminution de 15% du nombre de tués, de 10% du nombre de blessés graves et de 5% du nombre de blessés légers. Ces pourcentages ne sont pas négligeables et je n'exclus dès lors pas la possibilité que notre pays s'inscrive dans une approche européenne commune en la matière.

En Autriche, l'obligation de rouler avec les feux de croisement allumés a été levée au 1^{er} janvier 2008. Nous ne disposons pas des données de l'étude qui a inspiré cette décision mais la SWOV émet des réserves sur le sérieux de l'étude.

10.04 Jean-Luc Crucke (MR): Je pense également qu'en matière de sécurité routière, l'harmonisation au niveau européen est importante.

Cela dit, selon l'information en ma possession, la décision avait été prise aux Pays-Bas. Selon M. Dominique Dehaene, responsable de la communication du ministre de la Mobilité, dans *La Dernière Heure*, « en réaction à l'annonce de l'obligation du DRL (Daytime Running Lights) aux Pays-Bas, le ministre des Transports, Camiel Eurlings, obligera les automobilistes néerlandais à allumer leurs phares pendant la journée ».

10.05 Yves Leterme, ministre (*en français*) : M. Eurlings habite le long de la frontière belge !

10.06 Jean-Luc Crucke (MR): On peut donc imaginer devoir allumer nos phares en passant la frontière, les éteindre en rentrant en Belgique, mais les laisser allumés en soirée.

L'incident est clos.

Président : M. David Geerts.

11 Interpellation et question jointes de

- **M. Melchior Wathelet** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le permis de conduire" (n° 1846)

- **M. François Bellot** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes

institutionnelles sur "l'apprentissage à la conduite tant dans la phase théorique que pratique" (n° 28)

11.01 Melchior Wathelet (cdH) : Il est maintenant permis de rater autant de fois que l'on veut l'examen théorique de conduite, sans devoir jamais recourir à une formation. En ce qui concerne l'examen pratique, n'importe qui peut être guide sans devoir se déclarer en tant que tel. Les différentes modifications engagées concernant l'obtention du permis de conduire ne semblent pas porter leurs fruits, car si l'on en croit plusieurs reportages et rapports, plus d'un élève sur deux raterait son examen.

On est en droit de penser que les nouvelles mesures sont la cause de ces mauvais résultats.

Ne convient-il pas d'évaluer ces différentes réformes engagées lors de la précédente législature ?

Comment assurer une meilleure réussite aux examens et une meilleure sécurité sur le réseau ?

11.02 François Bellot (MR) : Les performances d'une école de conduite agréée s'apprécient selon la capacité des élèves à réussir l'examen de conduite, la capacité à protéger les conducteurs novices pendant les cinq premières années de conduite, la capacité sociale à fournir un travail de qualité pour les enseignants de conduite et la capacité financière de l'entreprise. La dernière réforme dans ce secteur va vers plus de laxisme.

De 1987 à 2007, le taux de réussite à l'examen théorique est passé de 65% à 49%, et le taux de réussite à l'examen pratique est passé de 64 à 51%, alors que le niveau d'exigence des examens est en baisse.

Antérieurement, quand un candidat passait les examens théoriques, le fait de commettre deux erreurs dans des réponses relatives à des infractions graves entraînait automatiquement l'échec. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas alors que nous avons introduit en tant que législateur une disposition prévoyant un retrait automatique du permis de conduire à tout détenteur d'un permis de moins de deux ans. Ce message est contradictoire.

La formation pratique a également été révisée dans un sens qui nous paraît aller à l'encontre de l'amélioration de la sécurité routière et de l'aptitude des jeunes conducteurs à bien conduire.

Un candidat peut, après 20 heures de cours pratique en autoécole, partir seul avec un véhicule pendant 18 mois, alors que la directive européenne relative au permis de conduire interdit la conduite sans permis définitif.

L'autre système d'obtention du permis pratique est aussi critiquable, puisque le candidat peut conduire durant 36 mois, accompagné d'un guide, dès l'instant où il a réussi l'examen théorique, avec possibilité de renouveler cette période en cas d'échec de l'examen pratique. La possibilité de recourir à plusieurs guides empêche celui qui sert de référence de pouvoir suivre attentivement son apprenti.

L'examen pratique prévoit une manœuvre de demi-tour sur un axe routier sans que soit nécessairement utilisé un véhicule double commande, ce qui a déjà provoqué plusieurs accidents mortels.

Enfin, les policiers en charge de la circulation, les juges des tribunaux de police et les magistrats sont régulièrement confrontés à des automobilistes conduisant depuis plusieurs années mais qui méconnaissent certaines règles du Code de la route, car leur mémoire n'a pas été rafraîchie.

La formation à la conduite mérite donc une expertise approfondie en recourant aux avis de la Commission fédérale de sécurité routière et du secteur de la formation avant la révision de l'arrêté royal relatif à la formation à la conduite, voire la loi de réforme institutionnelle. En effet, le premier paquet des accords de l'Octopus prévoit la régionalisation de certains thèmes, parmi lesquels la formation à la conduite.

Pourriez-vous nous faire part de vos intentions quant à l'apprentissage à la conduite ?

11.03 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Le programme du gouvernement intérimaire ne comprend pas de clause spécifique concernant le permis de conduire. Il entre dans mes intentions de procéder à une évaluation des nouvelles mesures. Les services du SPF sont déjà chargés d'élaborer un dossier relatif à la formation des conducteurs. Ce travail préparatoire permettra au futur ministre de la Mobilité d'être en possession de tous les éléments pour modifier la législation. Les conclusions de la Commission fédérale de

la sécurité routière seront également prises en compte.

L'évolution du pourcentage de réussite à l'examen pratique sur la voie publique ne permet pas d'incriminer les nouvelles méthodes d'apprentissage. En ce qui concerne l'abandon de la règle selon laquelle deux fautes graves entraîne l'échec à l'examen théorique, il faut tenir compte du fait que le nombre de questions a été augmenté ainsi que le nombre de points minimal requis pour réussir. Cela accroît de manière parallèle le niveau de difficulté de l'examen.

Le candidat qui a suivi vingt heures de cours pratiques dans une école de conduite peut obtenir un permis de conduire provisoire lui permettant de conduire seul sur la voie publique. Il est nécessaire pour cela de posséder un certificat d'aptitude sur lequel le directeur de l'école atteste que le candidat est apte à conduire seul après avoir réussi un test pratique.

La délivrance du permis de conduire provisoire est ainsi entourée de garanties quant à la capacité du candidat conducteur. Selon nos informations, aucun accident grave n'a eu lieu à l'occasion de manœuvres sur la voie publique lors de l'examen pratique.

11.04 Melchior Wathelet (cdH) : J'approuve votre approche. Certains résultats qui s'avèrent insuffisants démontrent la nécessité d'une évaluation.

11.05 François Bellot (MR) : Les dernières statistiques concernant le nombre d'accidents montrent une relative stagnation. Le secteur le plus visé est celui des deux-roues. Cette matière nécessite la reconstruction de l'apprentissage des jeunes à la conduite ; votre approche d'une évaluation de la situation existante est judicieuse.

Le secteur de l'apprentissage de la conduite est aujourd'hui économiquement sinistré. Il ne faudrait pas trop tarder sous peine de voir un personnel d'expérience se réorienter vers d'autres activités.

Que pensez-vous d'inviter au sein de la Commission fédérale pour la Sécurité routière des représentants du secteur de l'apprentissage de la conduite ?

11.06 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Il s'agit d'une bonne suggestion et je m'engage à inviter les représentants du secteur des écoles de conduite à participer aux travaux d'évaluation.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la classification des cyclomoteurs et motos" (n° 1684)**

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la vitesse des cyclomoteurs de classe A et B" (n° 1686)**

12.01 François Bellot (MR) : Il me revient que des cyclomoteurs de classes A et B sont régulièrement déclarés en infraction avec les vitesses autorisées, à savoir 25 et 45 km/h. Or, il semble que les tests utilisés par les zones de polices ne correspondent pas à la réalité, des différences de 20km/h pouvant être constatées entre une utilisation sur la route et un test sur des rouleaux. Avez-vous l'intention de mettre en place d'autres tests de calibrage ? Par ailleurs, il semblerait que la classification des cyclomoteurs et des motos en Belgique ne corresponde pas aux classifications de la nouvelle directive européenne en la matière. Comptez-vous transposer rapidement cette directive en droit belge ? Quelles en seront les conséquences en termes de formation à la conduite et de l'âge à la conduite ?

12.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Il faut distinguer les motocycles et les cyclomoteurs. Ces derniers n'avaient pas fait l'objet d'une classification européenne avant que n'intervienne la directive du 20 décembre 2006. Celle-ci devra être transposée en droit belge avant 2011.

En ce qui concerne la vitesse maximale des cyclomoteurs de classes A et B, les curvomètres ou bancs d'essai à rouleaux ne mesurent pas directement la vitesse du véhicule mais servent à déterminer la classe à laquelle appartient le cyclomoteur, selon la vitesse maximale qu'ils peuvent atteindre.

Ces appareils sont soumis à un cadre légal.

En ce qui concerne la précision légale, la tolérance est de plus ou moins 3 km/h. Les erreurs d'indication constatées lors des vérifications en laboratoire ne dépassent jamais 0,5 km/h.

Concernant l'utilisation même des curvomètres, une procédure a été approuvée conjointement par le service de métrologie et le Collège des procureurs généraux.

Seuls les curvomètres homologués peuvent être employés lors de ces contrôles.

En conclusion, il n'existe pas, à ma connaissance, de problème légal.

12.03 François Bellot (MR) : Certains véhicules qui sortent homologués d'usine sont parfois déclarés non conformes suite à un contrôle. Ceci dit, il s'agit peut-être davantage d'une question d'homologation du véhicule que d'un problème de contrôle.

12.04 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Cette question mérite d'être creusée. Mes services et moi-même nous tenons à votre disposition pour examiner ce que nous pourrions mettre en œuvre.

12.05 François Bellot (MR) : Je vous soumettrai des exemples concrets.

L'incident est clos.

Président : M. François Bellot.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de l'Intérieur sur "le respect des distances de sécurité sur les routes et autoroutes" (n° 1764)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Notre pays a mis en place une politique de prévention routière renforcée ces dernières années. Il a notamment été décidé de renforcer le contrôle sur le respect des distances de sécurité. Or, force est de constater que nombre de conducteurs ne les respectent pas. Pouvez-vous nous éclairer sur la réalité de la mise en place de contrôles de distance de sécurité et éventuellement nous indiquer comment vous comptez les renforcer ?

13.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : La règle générale relative à la distance entre véhicules, énoncée à l'article 10, 2° du Code de la route, fait référence à une distance de sécurité « suffisante ». Des règles particulières sont énoncées à l'article 18, qui s'appliquent notamment aux camions qui, hors agglomérations, doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

En ce qui concerne les camions circulant sur autoroute, la police fédérale a procédé en 2007 à 2460 heures de contrôle au moyen de systèmes automatiques et à 1233 heures de contrôle non automatisées.

En ce qui concerne les distances de sécurité entre les voitures, la police ne dispose pas d'appareils de mesures, ce qui ne l'empêche pas de constater de visu le non-respect des distances. On dénombre 5566 heures de contrôle, tous comportements confondus.

Des campagnes de sensibilisation ont été menées tant par l'IBSR que par la Région wallonne, sur les panneaux d'affichage le long des autoroutes. Des conseils de circulation sont prodigués par l'émission télévisée "Contact".

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Il serait utile, en collaboration avec le ministre de l'Intérieur, de redemander aux zones de police que cela constitue l'une des priorités, dans le cadre du plan sécurité routière.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens au ministre de l'Intérieur sur "la fraude en matière de pièces d'identité lors de la présentation à l'examen de conduite théorique" (n° 1806)**

- **M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la fraude lors de l'examen théorique pour le permis de conduire" (n° 1874)**

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le tribunal correctionnel d'Anvers a été saisi de 21 cas de fraude dans le cadre de l'examen de conduite théorique effectué au centre de Kontich et d'un cas concernant le centre de Deurne. Les personnes incriminées sont des allochtones qui ont chargé des tiers de passer l'examen à leur place, munis de leurs papiers.

La fraude a été décelée à l'occasion de sondages. Les cas sont probablement nettement plus nombreux.

Dix-neuf cas ont déjà été traités la semaine dernière. Les personnes présentes se sont vu infliger une peine de travail, tandis que les absents ont été condamnés à des peines d'emprisonnement et à des amendes.

Le phénomène n'est pas nouveau. Aux Pays-Bas, des centaines de cas ont été découverts depuis 2005. D'autres imposteurs passent probablement les examens dans d'autres centres de notre pays. Selon la fédération des centres d'examen GOCA, on dénombrerait des centaines, voire des milliers de cas par an.

De quand datent les premiers cas de fraude dans notre pays ? Prévoit-on des contrôles d'identité plus stricts et de nouvelles directives ? Le ministre de l'Intérieur veillera-t-il à rendre plus difficile la fraude au moyen de papiers d'identité et d'attestations provisoires ?

14.02 Jean-Luc Crucke (MR) : Les faits d'Anvers sont connus et jugés mais, malheureusement, ils ne se limitent pas à Anvers. Chaque année, il y a des milliers de cas de fraude similaires.

Les conséquences de la fraude sont effrayantes en termes de sécurité. Disposez-vous de statistiques sur l'ampleur du phénomène ? Des mécanismes sont-ils mis en place pour détecter les fraudes ? Y a-t-il des sanctions suffisamment dissuasives ? Face à ce constat d'échec, que comptez-vous faire ?

14.03 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Je renvoie aux questions posées sur le sujet en séance plénière au Sénat ainsi qu'aux réponses qui ont été fournies à cette occasion.

En 2007, on a constaté 350 tentatives de fraude dans des centres d'examen. Il n'existe pas de statistiques sur la manière dont sont traités ces constats. Il n'y a pas davantage de données disponibles concernant la fraude relative aux documents d'identité.

En cas de fraude, les examinateurs doivent porter plainte auprès de la police. Il est par ailleurs aussi demandé aux candidats d'inscrire leur nom et adresse sur la feuille d'examen et d'y apposer leur signature. Ces informations sont comparées aux renseignements qui figurent sur la carte d'identité.

Ces mesures n'empêchent toutefois pas les tentatives de fraude.

(*En français*) Pour passer l'examen, les candidats au permis de conduire doivent présenter leur carte d'identité ou, en cas de perte ou de vol, une attestation munie d'une photo et délivrée par la commune.

De manière générale, le SPF Mobilité est conscient de l'enjeu et est prêt à prendre contact avec le SPF Intérieur pour examiner les moyens de mieux combattre ces fraudes.

14.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Il serait intéressant de savoir si les 350 personnes prises en flagrant délit de fraude ont été punies. Tous les centres d'examen ne feraient-ils pas preuve de la même sévérité ?

De plus, il est beaucoup plus facile de frauder avec des pièces d'identité provisoires délivrées en cas de perte ou de vol de la carte d'identité. Il conviendrait peut-être de modifier ces pièces de sorte qu'elles soient moins susceptibles d'être utilisées pour frauder ?

14.05 Jean-Luc Crucke (MR) : J'ignore l'ampleur du phénomène. Ses modalités sont en revanche bien connues : il est facile de produire un faux en remplaçant la photo sur les attestations d'identité délivrées par les communes. Je n'ai pas la réponse à ce problème mais il faut le prendre au sérieux.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes

institutionnelles sur "la réglementation relative à la conduite d'attelages" (n° 1845)

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'aptitude à conduire des attelages sur la voie publique" (n° 2008)

15.01 Valérie De Bue (MR) : Les accidents impliquant des attelages seraient en augmentation. Disposez-vous de statistiques à ce sujet ? Demanderez-vous une analyse du phénomène ? Les attelages doivent-ils respecter une réglementation spécifique en plus du code de la route ? Les conducteurs d'attelage doivent-ils se soumettre à une formation ? Comptez-vous instaurer un brevet de reconnaissance professionnelle, un permis ou un programme de formation pour la conduite d'attelage ?

15.02 Yves Leterme, ministre (en français) : L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ne prévoit ni obligation d'apprentissage ni permis pour les conducteurs d'attelage.

En 2003, il y a eu dix-huit accidents impliquant un véhicule attelé ; en 2004, vingt-trois ; en 2005, trente-neuf ; en 2006, trente-huit. Ces accidents ont fait six blessés graves en 2003 ; cinq en 2004 ; treize en 2005 ; six en 2006. Ils n'ont entraîné aucun décès en 2003 ; un en 2004 ; deux en 2005 et deux en 2006. Ces chiffres ne donnent toutefois aucune indication quant à la cause des accidents.

Vu le nombre relativement faible d'accidents et compte tenu de la nature et de la vitesse de ces véhicules, l'instauration d'un apprentissage et d'examens théorique et pratique ne me paraît pas justifiée. La conduite d'un véhicule attelé demeure bien entendu soumise au code de la route, qui comporte des dispositions spécifiques pour les attelages.

15.03 Valérie De Bue (MR) : Ces statistiques sont intéressantes. Le nombre d'accidents et de morts a tendance à augmenter. Ce problème mérite notre vigilance.

L'incident est clos.

16 Question de M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'effet sur la navigation intérieure de la mesure d'aide en faveur du transport combiné" (n° 1862)

16.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Les entreprises qui font transporter des marchandises par le rail sur le territoire belge peuvent, en vertu de l'arrêté royal du 30 septembre 2005, bénéficier d'un subside des autorités fédérales. Cette mesure d'aide était temporaire et expirait en fait fin 2007. La loi de décembre 2007 portant des dispositions diverses l'a prolongée jusqu'au 1^{er} janvier 2009. Le subside était destiné à rendre le transport ferroviaire plus attractifs que le transport par route.

En janvier, le ministre-président flamand a déclaré que la mesure avait un effet pervers parce qu'elle réduit la part de la navigation fluviale et n'affecte guère le transport routier.

Quel a été l'effet de la mesure d'aide en faveur du transport combiné sur le transfert du transport par route vers le rail en 2005, 2006 et 2007 ? Le ministre pense-t-il comme le ministre-président flamand que le subside a exercé un effet pervers ? Compte-t-il contrôler plus sévèrement l'octroi de subsides pour le transport combiné ? Les subsides ne seront-ils désormais plus octroyés qu'aux opérateurs qui peuvent apporter la preuve effective qu'ils ont opéré un transfert de la route vers le train ? La mesure d'aide sera-t-elle adaptée de manière à offrir de meilleures garanties ?

16.02 Yves Leterme, ministre (en néerlandais) : J'ai contribué à soutenir le développement de la navigation intérieure par le gouvernement flamand. L'affectation efficace des impôts en la matière me tient fort à coeur.

La demande relative au transport de marchandises en général et au transport combiné enregistrera une croissance exponentielle étant donné la croissance économique et les ambitions logistiques de notre pays. La promotion du transport combiné parallèlement au transport routier est favorable dans tous les cas à l'environnement. Après la déclaration du ministre-président flamand, j'ai examiné le dossier avec lui pour

adapter éventuellement la mesure et veiller à ne pas contrecarrer les initiatives des Régions en matière de navigation intérieure. Les effets de l'aide fédérale au transport combiné par rail pour 2005, 2006 et 2007 seront évalués. Cette évaluation sera réalisée par un consultant externe dans les prochains mois. Il va de soi que le *modal shift* obtenu et l'incidence négative éventuelle de l'aide en faveur du transport combiné par rail sur la navigation intérieure seront vérifiés.

L'auteur de la question sous-entend que les subventions en faveur du transport combiné par rail sont surtout défavorables au trafic de conteneurs par voie fluviale et non au transport routier. Nous sommes attentifs aux répercussions négatives éventuelles.

Une première conclusion intermédiaire de l'étude du professeur Macharis, qui n'a analysé que le trafic vers Anvers et en provenance de celle-ci, montre effectivement un effet négatif très localisé de la mesure fédérale d'aide au transport combiné sur les terminaux de navigation intérieure. La suppression de ce subside aurait pour effet de réduire de 96 % le volume des marchandises transportées sur le réseau ferroviaire étudié. Dans le cadre de cette étude, seul le facteur prix a été pris en considération. A ce jour, aucun élément tangible démontrant que ce subside fédéral a un effet néfaste sur la navigation intérieure n'a encore été apporté.

En attendant qu'un nouveau système soit instauré, le système d'aide mis en place par mes prédécesseurs restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008. La concertation a déjà été entamée. Dans son prolongement, il faudra promulguer un arrêté royal. Le nouveau régime que doit encore définir le gouvernement sera en principe en vigueur de 2009 à 2012. Les crédits nécessaires sont inscrits au budget 2008. Rapporter subitement cette mesure nuirait à la sécurité juridique. Dans le nouveau système, nous prêterons une attention particulière à cet aménagement mais nous veillerons aussi tout particulièrement à éviter toute concurrence avec la navigation intérieure. A mes yeux, il va d'ores et déjà de soi que nous devons nous garder d'aider les trafics qui étaient précédemment assurés par voie fluviale. J'ai l'intention de faire en sorte que le champ d'application de la réglementation relative aux subsides soit concentré bien plus largement sur les vraies zones portuaires. Toute mesure bénéfique pour le *modal shift* a son utilité. Il faut être attentif aux effets pervers de la distorsion de concurrence.

16.03 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Je me félicite de constater que le ministre partage ma préoccupation. Ses projets sont prometteurs. J'attends avec grand intérêt les résultats de l'étude annoncée.

16.04 Yves Leterme, ministre (*en néerlandais*) : Toutes ces mesures d'aide ont été portées à la connaissance des instances européennes et ont été approuvées. La procédure européenne a été suivie en ce qui concerne la distorsion de la concurrence et la perturbation du fonctionnement du marché.

16.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Ma préoccupation concernait essentiellement les abus localisés. J'espère que les propositions du ministre permettront d'y remédier. Je continuerai à suivre très attentivement ce dossier.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'apprentissage à la conduite par les jeunes conducteurs sans accompagnateur" (n° 1870)

17.01 Valérie De Bue (MR) : Au sujet du permis provisoire sans guide, la Commission européenne semble refuser de considérer qu'il s'agisse d'apprentissage. Confirmez-vous cette réticence et à quelles conditions accepte-t-elle que des conducteurs soient seuls au volant durant cette période ?

Par ailleurs, concernant les permis provisoires arrivés à échéance, les centres d'examen ont-ils la capacité de traiter toutes les demandes si tous les détenteurs de ce permis demandent à présenter un examen avant la date d'expiration de validité de dix-huit mois ?

17.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Lors de la modification de la réglementation belge, la Commission européenne a effectivement fait des remarques, l'apprentissage sans guide étant contraire aux efforts communs pour lutter contre l'insécurité routière. Elle a demandé une étude complémentaire. Une évaluation est en cours et mes services sont chargés de faire des propositions concrètes à ce sujet.

Concernant les centres d'examen, le nombre d'examens pratiques subis en 2007 sous le couvert d'un permis provisoire de dix-huit mois est de 48 579. Les délais d'attente ne posent pas de problèmes. L'arrêté ministériel du 20 juin 2007 dispose que les candidats inscrits à l'examen doivent être convoqués pendant la période de validité du document. Le titulaire d'un permis de dix-huit mois peut toujours obtenir un nouveau permis de conduire provisoire de trente-six mois.

17.03 Valérie De Bue (MR) : Le permis provisoire pose problème, qui peut devenir définitif à un moment donné. Nous sommes nombreux à attendre les résultats des études que vous avez commandées.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'évacuation des véhicules accidentés ou en panne qui obstruent les voies de circulation" (n° 1871)

18.01 Valérie De Bue (MR) : Les nuisances en termes de temps perdu, d'impact sur l'environnement et de paralysie de la circulation générées par un véhicule accidenté ou en panne sur la voie publique, durant les heures de pointe, peuvent rapidement prendre des proportions énormes.

Quelles dispositions sont-elles envisagées pour garantir l'évacuation la plus rapide possible de ces véhicules ?

Les conducteurs qui peuvent déplacer leur véhicule par leurs propres moyens mais ne le font pas risquent-ils une amende ? Ce type de sanction est-il mis en application ?

18.02 Yves Leterme, ministre (*en français*) : Les articles 51 et 52 du Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique déterminent certaines obligations à charge du conducteur d'un véhicule en cas de panne ou d'accident.

Le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation et ranger le véhicule de la même manière qu'un véhicule en stationnement. L'usage de moyens de signalisation est requis.

En cas d'accident ayant provoqué des dommages corporels, le déplacement du véhicule n'est pas obligatoire et ce pour permettre les premiers secours sans aggraver les lésions des blessés et pour permettre aux agents qualifiés de procéder aux constatations nécessaires.

Récemment, les articles 3, 51 et 52 du Code de la route ont été modifiés. Le critère de fluidité de la circulation a été ajouté au critère de sécurité. L'arrêté royal en question introduit un nouvel article 51, 5° pour permettre à la police de s'occuper d'office du déplacement du véhicule sans devoir faire appel au conducteur. Enfin, la modification de l'article 3 confère aux agents des services d'incendie et de protection civile le statut d'agents qualifiés afin de leur permettre de donner des injonctions aux usagers, d'organiser le passage et de fluidifier le trafic.

En cas de refus de déplacer son véhicule sur injonction d'un agent qualifié et en cas d'infractions aux articles 51 et 52, des sanctions pénales sont prévues, mais la constatation et la verbalisation appartiennent aux agents qualifiés.

L'incident est clos.

19 Question de M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la mise en service de nouveaux avions de fret à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 1908)

19.01 Olivier Maingain (MR) : La direction générale du transport aérien de votre département aurait autorisé récemment, sans inspection technique ni vol de certification, la mise en service à l'aéroport de Bruxelles-National de deux Boeing 747-228F de la nouvelle compagnie Cargo B-Airlines. Ces deux avions ont plus de vingt ans et sont particulièrement bruyants. Le quota count de l'un serait de près de vingt - la limite étant fixée à douze - tandis que l'autre présenterait un quota count supérieur à cette norme. Affectés au fret, ils pourraient emporter jusqu'à 199.000 litres de kérosène et 374 tonnes de marchandises.

Comment justifie-t-on techniquement et économiquement la mise en service de tels appareils, quand on sait que les premières mesures pour lutter contre les nuisances consistent à moderniser les flottes ?

19.02 Yves Leterme, ministre (en français) : Le quota count au départ des deux avions étant supérieur à vingt-quatre, ils ne sont pas autorisés à décoller entre 23 heures et 6 heures. Le quota count à l'arrivée des deux appareils est respectivement de 1.7 et de 11.2, ce qui leur permet d'atterrir à tout moment à Bruxelles-National. Je ne me prononce pas sur la situation dans les autres aéroports.

Une compagnie aérienne faisant ses débuts dans le transport aérien de fret a intérêt à faire coïncider les justifications techniques et économiques. Une des considérations opérationnelles est d'opter pour l'exploitation, dès le début, de plus d'un appareil afin de ne pas dépendre de matériel de substitution en cas d'indisponibilité d'un appareil. Il semble dès lors judicieux de démarrer un investissement comparable avec plusieurs Boeings 747-200 au lieu d'un appareil 747-400. Cargo B ne sera plus en 2010 à ses débuts d'exploitation. Selon le plan d'affaires déposé, c'est à ce moment que la société envisage de renouveler sa flotte.

Les permis ont été octroyés pour davantage que les quelques mois que vous avez évoqués.

La mise en service des Boeing 747 a été opérée dans le respect des conditions en vigueur en Belgique.

19.03 Olivier Maingain (MR) : Si j'ai bien entendu, il n'y a ni décollage ni atterrissage jusqu'à 7 heures du matin. Il est vrai que des raisons économiques justifient que certaines compagnies nouvelles achètent une flotte plus ancienne. Au niveau européen, il faudrait avoir des normes plus strictes pour que les aéroports en milieu urbain ne puissent accueillir ce type de flotte particulièrement bruyante.

L'incident est clos.

20 Question de Mme Katrin Jadin au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la limitation du nombre de demandes d'immatriculation traitées par la DIV" (n° 2007)

20.01 Katrin Jadin (MR) : Il semblerait que conformément à une circulaire, les antennes de la DIV ne puissent accepter plus de deux demandes d'immatriculation de véhicule par jour et par personne se présentant à leurs guichets. On imagine la perte de temps imposée, notamment aux transporteurs et aux assureurs, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus inutilement.

En quoi consiste cette circulaire ? Entre-t-il dans vos intentions de permettre le traitement de plus de deux dossiers par jour et par personne au sein des antennes de la DIV ?

20.02 Yves Leterme, ministre (en français) : Cette circulaire a été rédigée en tenant compte de la possibilité du recours à internet et dans un souci de qualité du service rendu au citoyen.

Depuis environ six ans, la DIV possède une application web permettant aux courtiers en assurances, aux assureurs ainsi qu'aux concessionnaires reconnus comme courtiers d'immatriculer les véhicules par internet. Cette application connaît un grand succès ; en 2007, plus de 45,6% des immatriculations ont eu lieu par

internet.

Le fait que la plupart des courtiers et des assureurs disposent d'un outil informatique dans leur bureau pour l'immatriculation des véhicules évite à ceux-ci de devoir se présenter à un guichet de la DIV. Parallèlement, une procédure spécifique « au guichet » a été mise au point concernant exclusivement la ré-immatriculation après changement de nom ou d'adresse. La DIV a prévu un système permettant de traiter plus de deux demandes d'immatriculation par jour et par personne. L'objectif final qui vise à rendre un service de qualité aux guichets de la DIV dans un délai raisonnable est atteint par ce biais.

Il n'entre pas dans mes intentions de modifier le système existant. Le fait de promouvoir l'application Web-DIV pour les immatriculations normales permet de rendre un meilleur service aux citoyens.

20.03 Kattrin Jadin (MR) : Le système tel qu'il est décrit, à savoir l'utilisation d'internet, est un bon système. J'ai été interpellée par des courtiers en assurances quelque peu fâchés de se voir refuser des dossiers d'immatriculation qu'ils déposaient personnellement dans un bureau de la DIV. Peut-être faudrait-il promouvoir davantage ce système afin que tous les courtiers en soient informés ou éventuellement rendre cette procédure plus attrayante.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'annonce de la création d'un terminal *low cost* à Brussels Airport" (n° 2034)
- **M. Bernard Clerfayt** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la décision du conseil d'administration de Brussels Airport Company de construire un terminal *low cost* à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 2069)
- **M. Hans Bonte** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les projets de construction de l'exploitant de l'aéroport de Zaventem" (n° 2072)
- **Mme Clotilde Nyssens** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation probable du trafic aérien à Bruxelles-National par la construction d'un nouveau terminal pour les vols *low cost*" (n° 2163)
- **M. Hans Bonte** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les développements à l'aéroport de Zaventem" (n° 2367)

21.01 Valérie De Bue (MR) : Brussels Airport a annoncé la réouverture de l'ancien terminal de l'aéroport et l'ajout d'une nouvelle jetée afin d'accueillir d'ici 2009 des compagnies *low cost*. L'accroissement de l'activité aéroportuaire lié à ce développement a entraîné nombre de réactions, syndicales, se réjouissant de la création d'emplois, professionnelles, avec les autres compagnies aériennes, et associatives, avec les riverains qui craignent la perte de qualité de vie due aux nuisances. De nombreux experts estiment qu'il existe un risque de cannibalisation du trafic et que les taxes pratiquées par Brussels Airport sont loin d'être des taxes *low cost*. Enfin, Brussels Airlines risquerait de quitter l'aéroport pour celui de Charleroi, les conditions du terminal ne rentrant pas dans les conditions du trafic *low cost*.

À combien évaluez-vous l'augmentation du nombre de passagers, de vols et d'emplois qui en découleraient ? Pensez-vous que l'aéroport a les moyens de s'étendre et d'accroître son activité sans nuire à la qualité de vie des riverains ? La promesse de Brussels Airport de ne pas ouvrir le terminal la nuit est-elle assortie d'une garantie ? Le gouvernement a-t-il eu ou va-t-il avoir des contacts avec le gestionnaire de l'aéroport sur ces deux derniers points ?

21.02 Bernard Clerfayt (MR) : La presse a rendu publique la décision du conseil d'administration de Brussels International Airport Company (BIAC) de construire un terminal *low cost*.

L'extension urbanistique et opérationnelle de l'aéroport engendrera une augmentation considérable des

nuisances sonores. Or il n'existe actuellement aucun plafond du nombre de vols diurnes admis à l'aéroport. Seuls les vols nocturnes sont contingentés. On peut par ailleurs s'interroger sur l'absence de toute politique de gestion de l'aménagement du territoire par les autorités de la Région flamande autour de l'aéroport ; les nouvelles constructions se multiplient à Diegem en bordure des pistes.

Il est dommage que l'exploitant aéroportuaire prenne une telle décision commerciale sans concertation. Les autorités aéroportuaires n'ont toujours pas investi le moindre centime en mesures environnementales. Comment en 2008 un aéroport peut-il encore fonctionner avec un tel mépris de ses voisins ?

Confirmez-vous cette décision ? Quelles informations avez-vous sur la teneur de l'accord et de la décision de Brussels Airport ? Une étude d'incidence a-t-elle été réalisée ou le sera-t-elle avant le début de cette nouvelle exploitation ? Quelles seraient les éventuelles contraintes environnementales imposées à ces activités aéroportuaires supplémentaires ? Combien de vols supplémentaires sont-ils à attendre de cette extension de l'activité via le terminal low cost ? Enfin, quelles garanties a-t-on que le nombre de vols de nuit ne soit pas augmenté par ce nouveau trafic low cost ?

21.03 Clotilde Nyssens (cdH) : Brussels Airport a annoncé la construction d'un nouveau terminal. Les associations de riverains s'étonnent d'une telle décision. Elles sont très remontées contre l'absence de gestion de l'État. Les chiffres de trafic montrent que les riverains du Noordrand, qui pourtant crient le plus, sont en fait ceux qui sont les moins survolés.

Bruxelles-National est l'aéroport le plus contesté au monde du point de vue de l'environnement. Vouloir attirer du trafic low cost, qui n'est pas primordial à Bruxelles, aurait un effet catastrophique pour tous les riverains. Le gestionnaire de l'aéroport, l'Australien Macquarie, qui a acheté cet aéroport à un prix ridicule, n'a toujours pas investi le moindre centime en matière de politique environnementale.

Le politique doit avoir le courage de ne pas remplacer les vols de nuit qui seront perdus suite au départ de DHL et de les limiter à un maximum de 15.000 par an.

Le nœud du problème, en plus du contesté plan de dispersion, semble être le contrat de vente des parts de l'aéroport conclu entre l'État belge et la société australienne Macquarie. Le Parlement pourrait-il disposer d'une copie de ce fameux contrat de revente et de privatisation de l'aéroport de Bruxelles-National ?

Quels sont les engagements pris par l'État belge en termes de nombre de vols pour la période de nuit et la période de jour ? Ne vaudrait-il pas mieux fermer cet aéroport la nuit et plafonner les vols de jour à 250.000 mouvements par an comme à Paris-Orly ? Le trafic low cost ne devrait-il pas se concentrer dans des aéroports régionaux ?

Le trafic cargo a-t-il réellement sa place dans un aéroport urbain ? Au moment où vous tentez de trouver une solution équitable et négociée avec les riverains et les communes, était-il opportun d'annoncer une telle décision qui met à néant vos efforts de pacification ?

Pour quelles raisons la Région flamande continue-t-elle à délivrer les permis d'urbanisme à Diegem au pied des pistes et sous les couloirs de décollage ?

Vendredi dernier, j'ai lu avec intérêt que la Cour de Luxembourg avait rendu un arrêt qui dit pour droit que les directives européennes en matière d'environnement s'appliquent non seulement à la construction de nouveaux aéroports mais aussi à la modification et aux aménagements des aéroports existants. Une étude d'incidence doit donc être réalisée pour les travaux annoncés.

21.04 Yves Leterme, ministre (*en français*) : La loi spéciale du 8 août 1980 confie la tutelle sur les aéroports régionaux aux Régions. L'autorité fédérale reste compétente pour les questions d'équipement et d'exploitation. Les Régions sont donc pleinement compétentes pour l'aménagement du territoire et l'environnement.

En outre, la société d'exploitation de Bruxelles-National a été transformée en société anonyme de droit privé par arrêté royal du 17 mai 2004. Ensuite, une licence d'exploitation fut délivrée à BIAC par arrêté royal du 21 juillet 2004.

En sa qualité de société anonyme de droit privé, le conseil d'administration de BIAC prend ses décisions de façon autonome et n'a pas à impliquer le ministre fédéral de la Mobilité dans des discussions relatives à l'opportunité de rouvrir l'ancien terminal sous la forme d'un terminal *low cost*.

Le titulaire d'une licence d'exploitation est seulement tenu d'informer l'autorité de régulation économique de toute modification notable de nature à modifier ses capacités techniques et financières. Ainsi, il y a eu des séances d'information sur le projet de *low cost* mais je ne dispose pas du *business plan*. De plus, ce n'est pas le ministre de la Mobilité qui représente l'État belge dans le conseil d'administration de BIAC.

En ce qui concerne la garantie que les vols nocturnes ne vont pas augmenter à la suite de ce nouveau trafic *low cost*, le nombre de ces vols avec ou sans le *low cost* est limité à 25.000 mouvements par an. À la suite du départ partiel annoncé de DHL, une diminution du plafond est envisageable.

La problématique de la nuisance sonore et le plan de dispersion constituent une des priorités de mon département. Nous sommes en train de l'étudier activement. Les dossiers du *low cost* et du bruit des avions ont des points communs. Je ne voudrais pas hypothéquer les résultats en matière environnementale par des déclarations trop associées à un dossier particulier.

L'aéroport de Bruxelles-National est momentanément sous-utilisé, à la suite des attentats terroristes de septembre 2001 et plus particulièrement en raison de la faillite de la Sabena en 2001.

Cette sous-utilisation est partiellement voulue, durant la nuit, mais elle est en partie non voulue, durant les périodes creuses. L'ouverture d'un terminal *low cost* pourrait notamment s'inscrire dans la stratégie visant à augmenter le niveau actuel du trafic jusqu'au niveau qui existait avant les événements de 2001.

Les compagnies aériennes belges pourront également bénéficier des nouveaux prix et du terminal *low cost*. Mes services n'hésiteront pas intervenir au cas où le principe de non-discrimination ne serait pas respecté.

Un projet de directive européenne sur les droits aéroportuaires est à l'étude. Il prévoit que l'accès à des services sur mesure doit être facilité lorsque davantage d'utilisateurs veulent y avoir accès par suite de limitation de capacités.

La rémunération à charge des passagers doit être collectée par les compagnies aériennes. Il s'ensuit un impact direct sur le nombre de voyageurs tentés par l'offre.

Pour l'instant, Bruxelles coûte dix fois plus cher que Charleroi. La valeur des facilités mises à la disposition des passagers influera sur la mesure dans laquelle Bruxelles full-cargo, Bruxelles *low cost* et les aéroports régionaux vont évoluer.

Le soi-disant *low cost* a débuté dans des aéroports secondaires mais s'est progressivement élargi aux autres.

En ce qui concerne le vols cargo, une masse de fret aérien peut se trouver dans les soutes d'avions de passagers ou à bord d'avions mixtes. C'est ici encore l'attrait du produit qui déterminera le choix du port d'attache.

21.05 **Valérie De Bue** (MR) : Le gouvernement fédéral n'a donc pas beaucoup de marge de manœuvre par rapport à ce projet de *low cost*. Tout l'aspect environnemental sera géré par les Régions, ce qui promet du plaisir.

Ce projet semble cependant ne pas tenir compte de l'impact sur la stabilité du secteur et sur le niveau de taxation. Je doute de ce fait de sa faisabilité.

Le problème du plan de dispersion est toujours pendant. Il faudra à un moment donné trouver une solution pour que les riverains retrouvent une qualité de vie acceptable.

21.06 Bernard Clerfayt (MR) : Vous avez bien rappelé que cet aéroport est exceptionnel par rapport aux autres. Et, s'il est exceptionnel, c'est parce qu'il est basé à proximité de Bruxelles. Il doit donc avoir un rôle différent des autres aéroports et ne pas rentrer en concurrence avec eux. Il crée des nuisances spécifiques : une limite au nombre des vols de nuit devrait être posée.

21.07 Yves Leterme, ministre (en français) : Votre point de vue est respectable mais l'État belge ne se soustraira pas facilement aux engagements pris en 2004 dans le cadre de la cession à un partenaire privé.

21.08 Hans Bonte (sp.a-spirit) : Je tiens à ajouter un élément fondamental: l'inquiétude qui s'est emparée de l'aéroport. Aucune vision à long terme n'a été mise en œuvre à l'aéroport pendant des années au niveau fédéral. Les normes de bruit alimentent d'interminables discussions politiques et, aujourd'hui encore, hypothèquent le développement de l'aéroport. Il semble que le nouvel accord communautaire de l'été ne résoudra rien parce qu'aucune norme de bruit fédérale n'est annoncée pour l'instant.

Après les dossiers Sabena et DHL, la région de l'aéroport, qui fournit des dizaines de milliers d'emplois, a besoin de sérénité et de stabilité. L'hypothèque n'est malheureusement pas encore levée.

Sur le terrain, à l'aéroport, l'administration au sol suscite l'inquiétude. Quels sont les projets du ministre concernant ce marché et plus particulièrement en ce qui concerne le plaidoyer en faveur de l'accueil des transporteurs à bas prix avec, dans leur sillage, l'administration à bas prix elle-aussi ? Admettre des acteurs plus nombreux et moins chers générera des risques en matière de sécurité et de sécurisation et entraînera la dérégulation des conditions de travail actuelles. Je demande qu'on n'accueille pas sans autre forme de procès des cow-boys sur ce marché.

21.09 Yves Leterme, ministre (en néerlandais) : Je partage votre inquiétude relative aux conditions de travail et à la sécurité. Il est exact que les compagnies demandent que la limitation actuelle à deux transporteurs aériens pratiquant l'auto-assistance et deux tiers assurant ces services soit portée à un minimum de trois dans chaque catégorie. Elles déplorent la faible qualité des services offerts actuellement et estiment que la concurrence constituerait un moyen d'y remédier. L'exploitant aéroportuaire n'est pas opposé à ce type de solution.

Je crains que cette extension mette en danger la viabilité économique des sociétés d'assistance en escale actuelles, avec toutes les conséquences qui pourraient en résulter pour le personnel. Tout accroissement de la concurrence risque également de détériorer la qualité et de mener à une forme de dumping social.

Je préfère, dans un premier temps, adapter la réglementation et imposer une procédure d'agrément visant à garantir le respect de normes sociales et de qualité. La situation pourra ensuite à nouveau faire l'objet d'une évaluation.

21.10 Clotilde Nyssens (cdH) : Vous avez raison pour ce qui est des compétences, mais les choses ne peuvent rester en l'état. Une concertation sera nécessaire.

Par ailleurs, un des nœuds du problème semble être le contrat conclu entre l'État belge et la société australienne. Afin que nous puissions connaître les engagements pris et la marge de manœuvre existante, pouvez-vous nous fournir une copie de ce contrat ?

21.11 Yves Leterme, ministre (en français) : Je vous invite à adresser cette demande à M. Reynders.

21.12 Clotilde Nyssens (cdH) : Je n'y manquerai pas.

L'incident est clos.

21.13 **Le président** : Les autres questions sont reportées à la réunion publique du 17 mars 2008.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 25.