

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 21 JANUARI 2009

Avond

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

du

MERCREDI 21 JANVIER 2009

Soir

De vergadering wordt geopend om 10.29 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Overeenkomstig artikel 128 van het Reglement zullen we aanvangen met een debat over het nieuwe akkoord met betrekking tot het gebruik van de start- en landingsbanen op de luchthaven van Zaventem.

01 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Bart Laeremans tot de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuw akkoord over het baangebruik in Zaventem" (nr. 251)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het opheffen van het spreidingsplan voor de vluchten te Zaventem" (nr. 9506)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 9750)
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de gevolgen van het nieuwe plan voor het overvliegen van de omgeving van Brussels Airport" (nr. 10071)
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het nieuwe plan voor het beheer van de geluidshinder op Brussels Airport" (nr. 10261)
- mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "een akkoord met betrekking tot de geluidshinder rond Brussels Airport" (nr. 10262)

01.01 Xavier Baeselen (MR): We verheugen ons over de vooruitgang in dat dossier en de genomen beslissingen. Ik zal het niet meer hebben over de bijzonderheden van het spreidingsplan, ik veronderstel dat de staatssecretaris dat zal doen.

Ik zou ook verduidelijking willen over het tijdpad en de uitvoering van het plan. Als ik het goed begrijp blijft de huidige situatie ongewijzigd. In het verleden zijn er spreidingsplannen geweest waarover op vrijdag of zaterdag beslist werd en die de maandag erna in werking traden. Het plan dat hier voorligt, wordt niet door iedereen op gejuich onthaald, maar is een verbetering. De verenigingen van omwonenden stellen zich minder kritisch op dan gewoonlijk en de situatie is politiek gunstig.

De enige vraag die overblijft, heeft te maken met de concrete invulling en het tijdpad voor de realisatie van het plan.

01.02 Valérie De Bue (MR): Dat plan is een stap vooruit in dat dossier. Er werden belangrijke beslissingen genomen. Toch zou het akkoord uitgediept moeten worden, vooral wat de lopende studies betreft. Een studie heeft betrekking op de windnormen, een andere op het militaire luchtruim en nog een andere op de vliegprocedures.

Sommige verenigingen hebben laten weten dat er voor de windnormen al zo'n studie uitgevoerd werd.

Wat het militaire luchtruim betreft, zou ik de ongerustheid van de bevolking over het vliegveld van Bevekom willen vertolken. Het spreidingsplan moet het leven van alle burgers draaglijker maken en daarom mag het niet te eng worden opgevat.

Wij stonden achter het idee van een onafhankelijk controle-instituut, maar u verkiest een specifieke dienst bij het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV). Waarom?

Welke gesprekspartners zullen uitgenodigd worden voor het overlegforum? Men mag de verenigingen uit Waals-Brabant en de betrokken Waalse gemeenten niet vergeten.

Er zal een samenwerkingsakkoord gesloten worden met het Vlaamse en het Brusselse Gewest. Waarom niet met het Waalse Gewest?

01.03 Georges Dallemagne (cdH): Het regeerakkoord van afgelopen december betekent een aanzienlijke vooruitgang op dat vlak. Er is niet voor alles een akkoord of oplossing, maar er werd wel vooruitgang geboekt, aangezien het plan-Anciaux definitief tot het verleden behoort, toen de luchthaven Brussel-Nationaal onverstandig werd beheerd.

Er blijft wel het vraagstuk van de windnorm. Baan 02/20 zou enkel mogen worden gebruikt in uitzonderlijke situaties. We hebben vernomen dat die kwestie wordt besproken samen met een groep experts. Ondanks de eerder uitgevoerde studies, zijn wij niet gekant tegen een nieuwe studie, als ze ernstig wordt aangepakt en door internationale experts wordt verricht. Wie zal er deel uitmaken van die groep? Op grond van welke criteria zullen de experts worden aangewezen? Wat zal hun opdracht zijn en wanneer worden de resultaten van de studie verwacht?

De tweede vraag is hoe Belgocontrol de beslissingen ter zake van de regering interpreteert en uitvoert. Op 15 januari werd uw beslissing nog altijd niet toegepast. Belgocontrol lijkt te talmen met een en ander. Wat zal u doen om uw beslissing zo snel mogelijk te laten toepassen?

Ten derde lijkt Belgocontrol er een eigenzinnige interpretatie van de definitie van de windnormen op na te houden die niet strookt met de internationale normen. Hoe gaat u ervoor zorgen dat Belgocontrol de internationale definitie hanteert en niet zijn eigen interpretatie?

Ten vierde, blijft het plan irrationele elementen bevatten, onder meer het gebruik van de Chabertroute. Wat zijn de redenen om die route tijdens het weekeinde te gebruiken?

Tot slot, naar verluidt zijn er verduidelijkingen over het conflict met de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant over het aantal nachtvluchten. Hoever staat het? Is er een gerechtelijke procedure geweest? Wat is het standpunt van de federale regering daarover?

01.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Het plan bevat zeer positieve elementen, onder meer de vermindering van het aantal nachtvluchten (van 25.000 tot 16.000). Dat baangebruik, 's nachts, is heel wat minder schadelijk voor de slaap van de betreffende personen en de nachtelijke *quota count* verbetert erdoor.

Niettemin blijven we met heel wat vragen zitten. Waarom worden het Waals Gewest en de verenigingen en gemeenten van Waals-Brabant niet bij de overlegcomités betrokken? Heeft u reeds concrete alternatieven voor de vliegroutes gevonden?

Is er een verband tussen uw beslissing en de crash van het toestel van Kalitta Air? U had overwogen om de hoogste windnormen op baan 02/20 toe te passen, maar uiteindelijk is u teruggekeerd naar een windnorm van 0 knopen, wat een vooruitgang is. Werde het gebruik van die baan werkelijk geëvalueerd?

We komen ook op de kwestie van een onafhankelijke controle-instelling terug: waarom kiest men niet voor die oplossing? Zal het Bestuur van de Luchtvaart die controle werkelijk kunnen uitoefenen en over welke

middelen zal het daartoe beschikken?

Men heeft eraan gedacht om baan 07 met ILS-systemen uit te rusten, waardoor landende vliegtuigen soms over Brussel zouden vliegen. Heeft u die hypothese laten varen?

01.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Tussen de beslissing, op 19 december, en vandaag zit er al een maand, dus vraag ik mij af wanneer dit van start zal gaan. Welke timing zal worden opgelegd aan de internationale deskundigen? In welke mate zullen de vliegroutes bestudeerd worden? Binnen welke termijn worden er resultaten verwacht?

Wij hebben gisteren de problematiek van het vliegtuigverkeer besproken op de gemeenteraad van Kraainem. Er werd daar een positieve motie ingediend die unaniem werd goedgekeurd door Nederlands- en Franstaligen en die ik de staatssecretaris nu overhandig.

01.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Wat is het statuut van het akkoord van 19 december? Wordt dit geformaliseerd of in een besluit gegoten? Kan de minister een overzicht geven van het overleg met het Vlaamse en het Brusselse Gewest? Is het akkoord van 19 december tot stand gekomen op basis van dat overleg? Is Brussel bereid om zijn geluidsnormen te wijzigen? Is er een harmonisatie van de geluidsnormen op til?

Vanaf wanneer zal het nieuwe baangebruik ingaan? Wordt dit gekoppeld aan het aangekondigde wetsontwerp?

Wie zijn de internationale experts die de windnormen zullen bestuderen? Op welke basis werden zij geselecteerd? Wanneer starten zij met hun opdracht? Is de inhoud van hun studie reeds gedefinieerd? Wie zit er in de werkgroep die de vliegroutes zal bestuderen? Tegen wanneer moet die groep voorstellen formuleren?

Worden de ongelijke windnormen in afwachting gehandhaafd? Waarop zijn deze normen gebaseerd? Waarom gelden voor baan 02/20 's nachts andere normen dan overdag? Zal dit niet voor een verdere scheeftrekking zorgen? Hoe is dit verenigbaar met het opzet zoveel mogelijk tegen de wind in te vliegen? Kunnen de normen, in het licht van de uitspraak van de Raad van State, nog gehandhaafd worden? Erkent de staatssecretaris dat deze normen niet conform de aanbevelingen van de ICAO zijn?

Werden er simulaties gemaakt van de juiste impact van het nieuwe baangebruik voor de zes zones? Wat zijn de resultaten? Welke opstijgingen naar het zuiden vertrekken tijdens de daluren in het weekend en 's nachts via baan 20? Hoopt de staatsecretaris zo tot een evenwichtige verdeling over beide banen te komen? Zal er 's nachts en overdag meer rechtdoor worden gevlogen boven Brussel? Waarom worden de daluren op zondag ingekort met een uur? Hoeveel staat het met het beloofde onafhankelijke controleorgaan?

01.07 Sonja Becq (CD&V): Ik sluit mij aan bij de vragen van de andere sprekers. Ik weet niet of er al gevraagd is naar de simulaties op grond van de geldende windnormen. Hoe is de verdeling over richtingen en banen?

01.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe : (*Frans*) Met betrekking tot de geluidsoverlast van het vliegveld van Brussel-Nationaal heeft de ministerraad van 19 december de volgende maatregelen genomen: periodes zonder opstijgende vliegtuigen tijdens de drie nachten van het weekend, de beperking van het aantal nachtelijke uurslots, het verbod van de lawaaierigste vliegtuigen zowel overdag als 's nachts en een nieuw gebruik van de banen afhankelijk van de overheersende windrichting.

(*Nederlands*) Deze maatregelen worden ingevoerd aan de hand van wetsvoorstellen, uitvoeringsbesluiten of instructies voor Belgocontrol en voor de administratie. Zij behoren tot de federale bevoegdheden, al heb ik vanzelfsprekend rekening gehouden met de standpunten van de Gewesten.

Voor de inwerkingtreding moeten diverse voorwaarden worden gerespecteerd, zoals de veiligheidsstudies van Belgocontrol voor elke wijziging van de exploitatieprocedures en een kostenbatenanalyse voor

exploitatiebeperkingen.

Het document over de beperking van het aantal nachtelijke slots wordt vandaag ondertekend door de eerste minister.

(Frans) Mijnheer Baeselen, is er een misverstand? Ik heb het ondertekend en ook de eerste minister zal dat zo snel mogelijk doen, waarna het onverwijld zal gepubliceerd worden.

(Nederlands) Na een veiligheidsstudie van Belgocontrol moet worden betrokken, komt er binnenkort een aanpassing van het preferentiële baangebruik. Wat betreft de geluidsquota's hopen we tegen oktober alles gereorganiseerd te hebben met de privépartners die op de luchthaven opereren. De vliegtuigmaatschappijen moeten zich intussen herorganiseren met het oog op de specifieke quota voor de verschillende vliegtuigtypes. De stille nachten komen er gedeeltelijk al in maart en volledig in oktober. Ook dit vergt een reorganisatie van de verschillende operatoren. De studies over windnormen en vluchtprocedures moeten tegen september worden afgerond.

Ik wil een realistische timing. We denken dat dit realistisch is in het licht van de discussies en de onderzoeken die zullen volgen. Wat de nachtslots betreft, heeft de exploitant van het vliegveld beroep aangetekend bij het Vlaams Gewest tegen de beslissing van de deputatie van Vlaams-Brabant om de nachtvluchten tot 16.000 te beperken. In werkelijkheid is echter de federale regering bevoegd; die regering heeft die beperking in haar regeerakkoord opgenomen; dat wil ik laten publiceren.

De opstijgvrije periodes zullen tijdens de weekendnachten van kracht zijn. Wat het gebruik van de banen betreft, zal het spreidingsplan opgeheven worden om meer te kunnen vliegen naargelang van de windrichting. De banen tegen de heersende wind in zullen bij voorkeur gebruikt worden.

Wat de opstijgingen en de verdeling tussen de banen 25 en 20 's nachts en tijdens het weekend betreft: op baan 20 zal er opgestegen worden in oostelijke en zuidoostelijke richting; baan 25 zal bedoeld zijn voor vluchten in noordelijke en noordoostelijke richting; wat de zuidelijke richting betreft, weet u al welke banen, naargelang van de QC, gebruikt zullen worden. Enkele vluchten zullen rond de agglomeratie vliegen, maar dat zal met mondjesmaat gebeuren.

(Nederlands) Deze configuratie moet ervoor zorgen dat in deze periodes de opstijgingen gelijkmatig kunnen gespreid worden over beide banen. Ik verzet mij tegen elke poging om via achterdeurtjes een evenwichtige verdeling te omzeilen. Ik heb er altijd al voor gepleit dat er per zone vijf nachten zonder opstijgingen zouden zijn. Voor de twee overblijvende nachten wou ik alles op een enkele piste concentreren. Die visie is door meerdere partijen die meenden voor Brussel te kunnen spreken, nooit aanvaard en derhalve ook nooit goedgekeurd door de regering.

De daluren tijdens het weekend hangen af van de trafiek, die van week tot week verandert. Op zaterdag ligt die periode tussen 16 uur en 23 uur, op zondag tussen 6 uur en 16 uur.

Het preferentieel baangebruik wordt door Belgocontrol ingevoerd vanaf eind januari, begin februari. Eerst moeten de veiligheidsstudies afgerond worden.

De Ministerraad heeft beslist om een impactstudie te laten uitvoeren voorafgaand aan elke wijziging van de windcomponenten. De studie zal de impact nagaan op het vlak van de veiligheid, de capaciteit, het baangebruik en de geluidsoverlast. De huidige waarden blijven van toepassing tot de impactstudie klaar is.

Het verschil tussen dag en nacht voor baan 02/20 werd ingevoerd onder een vorige regering. Ik stel dit vast zonder het te begrijpen.

Voor alle maatregelen werd er een simulatie van de geluidsniveaus opgesteld. Voor alle zones zitten de resultaten daarvan in dalende lijn. In het licht van de toename van het vliegverkeer tegen 2020 zullen de nieuwe maatregelen met zich meebrengen dat het aantal mensen dat 's nachts blootgesteld is aan geluiden boven de 50 decibel, met 25 procent wordt verminderd en het aantal mensen dat 's nachts en overdag wordt blootgesteld aan geluiden boven de 55 decibel, met 7 procent wordt verminderd.

(Frans) De regering heeft beslist een werkgroep in het leven te roepen, die ermee belast is om alle vliegroutes te evalueren. Bij de Luchthaveninspectie zal er een speciale cel worden opgericht voor de geluidsoverlast. Die cel zal geheel losstaan van Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen. Wat de windmetingen betreft, beschik ik tot op heden over geen enkele betrouwbare informatie waaruit zou blijken dat Belgocontrol tekort zou zijn geschoten. Ik heb een doorlichting van de door Belgocontrol gevolgde procedure gevraagd. De overheid heeft zich in het dossier van de geluidshinder steeds aan de diverse rechterlijke beslissingen willen houden. In sommige dossiers zullen de rechtbanken de knoop moeten doorhakken. Het op 19 december bereikte akkoord vloeit voort uit de bereidheid van de regering om een evenwichtige oplossing te vinden, waarbij er rekening wordt gehouden met de economische belangen en de gevolgen die de omwonenden in hun dagelijks leven van de geluidsoverlast ondervinden.

Het geluidskadaster is een bevoegdheid van de Gewesten maar de regering wil de Gewesten voorstellen om de methodologie voor het opstellen van het kadaster te harmoniseren. In de zaak Kalitta werd mij eind december een tussentijds onderzoeksrapport bezorgd, dat ik aan de pers meegedeeld heb. De aanbevelingen van Air Accident Investigation Unit Belgium zijn perfect verenigbaar met de maatregelen waartoe de Ministerraad besliste. Het overlegforum zal bestaan uit de burgemeesters van de getroffen gemeenten, Brussels Airport, Belgocontrol en het DGLV. Wat de oprichting van het controle-instituut betreft, is er een juridisch probleem; er is een akkoord van de Gewesten en meer tijd nodig.

Men kan Belgocontrol niet verwijten de steeds strengere Europese regels voor de veiligheidsstudies na te leven. De door Belgocontrol gebruikte definities voor rukwinden zijn conform de internationale normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Ruimtelijke ordening belangt het Waals Gewest niet rechtstreeks aan. We plegen overleg met het Gewest wanneer het daarom uitdrukkelijk vraagt.

Ik ben er voorstander van baan 07 met een *Instrument Landing System* (ILS) uit te rusten. Dat betekent niet dat van die baan gebruik moet worden gemaakt telkens er oostenwind staat. Het gebied dat in het verlengde van baan 07 wordt overvlogen, is immers vijfmaal dichter bewoond dan het gebied in het verlengde van baan 02. Omdat er geen ILS beschikbaar is, wordt van baan 02 gebruik gemaakt telkens er oostenwind staat, wat steeds vaker het geval is. Bij gebrek aan een ILS vliegen de vliegtuigen erg laag en zijn ze dus erg lawaaierig. De piloten van grote en van recente vliegtuigen zijn overigens niet meer gewoon zonder ILS te landen.

01.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De staatssecretaris blijft dus bij de beslissing om de windrichting als criterium te nemen. Dat wordt echter onderuitgehaald door de huidige ongelijke windnormen, die ervoor zorgen dat de 25R richting Diegem en de Noordrand veel meer gebruikt zal worden. De staatssecretaris heeft wel de intentie om de windnormen gelijk te schakelen, maar dat zal nog lang duren.

Er is nog geen zekerheid in welke richting de uiteindelijke akkoorden zullen gaan en alle belangrijke beslissingen worden uitgesteld tot na de regionale verkiezingen. Ondertussen hebben de Franstaligen hun buit binnen, want de staatssecretaris geeft alle wapens uit handen. Het spreidingsplan bestaat niet meer en de stille nachten en weekends werden opgegeven zonder een akkoord over de wijziging van de onredelijke Brusselse geluidsnormen. Strategisch is dit zeer onverstandig. Ik vrees dat we nu teruggaan naar het concentratiemodel van Isabelle Durant of naar de situatie van daarvoor. Er zal een verslechtering komen, waar nadien niets meer aan te doen zal zijn. Wij zullen ervoor zorgen dat de getroffen inwoners van de regio duidelijk weten wie daarvoor verantwoordelijk is.

01.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Ik herhaal voor de zoveelste keer dat wat wij voorstellen inzake de dagvluchten tijdens de week geen enkele wijziging inhoudt ten opzichte van het spreidingsplan. Voor de bewoners van het Leuvense is er daarentegen een substantiële verbetering. Er is dus geen sprake van een achteruitgang.

01.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het hele spreidingsplan was gebaseerd op evenwicht, waarbij de overlast tijdens de week gecompenseerd werd door een billijker verdeling in het weekend en 's nachts. Precies dat wordt nu onderuitgehaald.

01.12 Xavier Baeselen (MR): Ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord. Zouden we binnenkort niet een

informatievergadering kunnen organiseren met plannen, een toelichting en een debat?

Het moeilijkste en het meest gevoelige gegeven is dat van de windnormen. De resultaten van de studie daaromtrent worden ingewacht tegen september. Hoe staat het met de vluchtplannen van nu tot september? Zal van het bestaande spreidingsplan gebruik worden gemaakt in afwachting van de resultaten van de studie?

01.13 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): In het kader van de procedures die in het verleden werden gevolgd, was het zo dat als er eenmaal voor een bepaalde baan werd geopteerd, daar verder gebruik van werd gemaakt zolang de norm niet werd overschreden. De huidige richtlijnen luiden dat er zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met de windrichting en de windsnelheid. Wanneer de windrichting verandert, moet daar rekening mee worden gehouden en moeten de geldende maxima in acht worden genomen. De windrichting is dus het eerste criterium, gevolgd door de windsnelheid. Dat is in een notendop wat de keuze van de banen bepaalt.

Vliegen met tegenwind is de beste oplossing, maar wanneer de wind keert, moeten de luchtverkeersleiders de opstijg- en de landingsbewegingen reorganiseren, wat zo'n twintig minuten tot een half uur in beslag neemt; ze moeten er vooral op toezien dat de actuele toegelaten maxima niet worden overschreden.

01.14 **Xavier Baeselen** (MR): Mijnheer de staatssecretaris, eerlijk gezegd, u heeft blijk gegeven van een zekere politieke moed in dit dossier. Het enige criterium dat de regering moet leiden is niet het feit in Grimbergen te wonen, mijnheer Laeremans, maar de veiligheid.

01.15 **Valérie De Bue** (MR): Ik neem nota van uw standpunt met betrekking tot het onafhankelijk controle-instituut. We zullen zien hoe een en ander in de praktijk zal worden gebracht. In verband met het overlegforum had u het over een objectief criterium. Wat houdt dat precies in?

De luchthaven veroorzaakt hinder voor heel wat burgers, ook voor inwoners van het Waals Gewest. Hun vertegenwoordigers moeten ook aan dat forum kunnen deelnemen. Het is belangrijk dat de drie Gewesten – met inbegrip van het Waals Gewest – bij die studie betrokken worden, wanneer de geluidsnormen en de ruimtelijke ordening ter sprake komen.

01.16 **Georges Dallemagne** (cdH): Het is een behoorlijke stap vooruit en de meeste beslissingen zijn positief. Niettemin blijf ik me vragen stellen bij Belgocontrol. U zegt dat ze internationale normen gebruiken, maar andere bronnen beweren dat ze eigen normen hanteren, die niet beantwoorden aan de normen van de ICAO, onder meer inzake de intensiteit en de duur van de rukwinden.

U hebt de nadruk gelegd op het gebruik van de banen naargelang van de wind. Met de bevolkingsdichtheid van de zones die overvlogen worden, moet eveneens rekening gehouden worden; ook veiligheid is een topprioriteit.

Het verontrust me dat onderhandelingen over specifieke quota voor een aantal luchtvaartmaatschappijen noodzakelijk blijven. Ik wil dat er vooruitgang geboekt wordt, zonder dat er over eerdere beslissingen opnieuw onderhandeld wordt.

01.17 **Sonja Becq** (CD&V): Het belangrijkste is dat men principieel vertrekt vanuit de veiligheidsregels, die voor alle windrichtingen en banen op gelijke wijze moeten worden toegepast. Dat het onderzoek naar de windnormen nog moet komen, maakt me ongerust. Iedereen gelijk behandelen is belangrijk.

01.18 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Net zoals mevrouw De Bue hoop ik dat de criteria waarmee rekening gehouden is, niet enkel gelden tot aan de grenzen van het Brussels en het Vlaams Gewest, en dat verenigingen van omwonenden gehoord zullen worden. Het ILS-systeem maakt het landen veiliger, maar zijn gebruik voor baan 07 zou betekenen dat over Brussel gevlogen zou worden, wat verontrustend is.

Is het gebruik van baan 02/20 gevaarlijk? Bevestigt het onderzoek over het ongeval dat?

Ontwikkelingsprojecten, onder meer voor de bouw van een low-cost-terminal, staan op stapel. Zou het reizen per trein niet overwogen kunnen worden, om het milieueffect te beperken?

01.19 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik ben zeker bereid nadere toelichting te verschaffen wanneer er zich een nieuw gegeven voordoet, maar het lijkt me aangewezen te wachten tot die maatregelen worden uitgevoerd en de gevolgen ervan bekend zijn.

01.20 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Wanneer kan de staatssecretaris die uiteenzetting komen geven?

01.21 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De tweede week na de krokusvakantie.

Mevrouw De Bue heeft uw aandacht gevestigd op de op Europees niveau aan de gang zijnde werkzaamheden met betrekking tot de militaire en burgervluchten en de gevolgen ervan in het kader van de studie *Functional Airspace Block Europe Central* (FABEC). Dat zal gelijktijdig gebeuren met de werkzaamheden aan het plan van te volgen routes. Op dat ogenblik zal de zaak een grotere regio waartoe ook Waals Brabant behoort, aanbelangen. Er zal ten gepaste tijde contact worden opgenomen.

Men kan niet tegelijk de normen van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) toepassen wanneer het het Gewest uitkomt, en zeggen dat men er afstand moet van nemen wanneer het minder goed uitkomt. Ik wil voorkomen dat het de politiek is die de exploitatie van de luchthaven richting geeft. Het is daarom dat ik de richting en de kracht van de wind als een objectieve norm beschouw.

Maar zeggen dat men een norm toepast wanneer het past en dat men er afstand van neemt wanneer het slecht uitkomt, leidt tot spanningen die ik wil vermijden. Ik ga ermee akkoord dat rekening wordt gehouden met de woondichtheid voor zover dat beantwoordt aan de twee veiligheidscriteria die ik zo-even al uiteenzette.

De normen zijn opgesteld en de regering heeft beslist, de gesprekspartners weten dat.

Vooraf in deze tijden van economische crisis is mijn eerste zorg dat de maatschappijen de mogelijkheid krijgen om hun organisatie aan te passen. Ik ben niet bereid daar van af te wijken!

(*Nederlands*) Het uitgangspunt moet de gelijke toepassing van de veiligheidsmaatregelen en de gelijke behandeling van de regio's zijn. Zoniet kom ik in moeilijkheden. Iedereen kijkt met een vergrootglas toe op wat ik beslis in dit dossier.

(*Frans*) Ik zal contact opnemen met de bevoegde minister om na te gaan hoe het Waals Gewest bij het overleg kan betrokken worden. Wat de samenwerking met de omwonenden betreft, neem ik kennis van alle informatie die ze me bezorgen. Het zou al een hele stap vooruit zijn, indien de burgemeesters en de federale en gewestelijke verkozenen zouden kunnen samengebracht worden. Het aantal vluchten tussen Brussel en Parijs of Londen is sterk afgenomen. Het cijfer van tien tot achttien miljoen heeft vooral betrekking op de vluchten tussen de diverse Europese hoofdsteden en niet op de intercontinentale vluchten.

01.22 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Dat vermoedde ik al. Het zou een goede zaak zijn, indien we over nauwkeurigere statistieken zouden kunnen beschikken in verband met de afstand van de vluchten vanuit de luchthaven van Zaventem. De hst en de nachttreinen kunnen soms een alternatief bieden.

01.23 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De nachttreinen werden afgeschaft !

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Peter Logghe en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Bart Laeremans

en het antwoord van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister,

vraagt de regering

- een billijk spreidingsbeleid te voeren, waarbij de diverse zones en ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een evenwichtig deel van de hinder dragen;
- meteen alle windnormen voor de startbanen gelijk te schakelen;
- te streven naar evenwichtige geluidsnormen, waarbij elke nimby-politiek wordt tegengegaan."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue en door de heren François Bellot et Georges Dallemagne.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers.

02 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "carpooling en verzekeringen" (nr. 9524)

02.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Carpoolen ontlast het verkeer. Blijkbaar zijn carpoolers echter dikwijls ondermaats verzekerd. Daarom krijgen carpoolers die bij Taxistop geregistreerd zijn, een gratis uitbreiding op de arbeidsongevallenverzekering, de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid en de rechtsbijstandverzekering.

Is de staatssecretaris daarvan op de hoogte? Arbeiders en bedienden hebben verschillende tarieven voor de arbeidsongevallenverzekering, terwijl zelfstandigen helemaal geen arbeidsongevallenverzekering hebben. Hoe gaat die uitbreiding dan precies in zijn werk? Zou het niet beter zijn als de overheid die verzekeringsuitbreiding zelf organiseert voor alle carpoolers?

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): Verzekeringen zijn een bevoegdheid van de minister van Ondernemen. Carpoolers zijn reeds gedekt door hun verzekering burgerlijke aansprakelijkheid. Als het carpoolen door de werkgever wordt georganiseerd, is de carpooler ook verzekerd via de arbeidsongevallenverzekering. De carpoolverzekering is geen uitbreiding van de ongevallenverzekering, maar geeft rechtsbijstand aan de bestuurder die carpoolers meeneemt en na een ongeval problemen krijgt met de arbeidsongevallenverzekering.

Taxistop heeft een bijzondere carpoolverzekering, die zowel rechtsbijstand als psychologische bijstand omvat, met de bedoeling twijfelaars een extra stimulans te geven. Ik heb dit particuliere initiatief ondersteund door voor de eerste 25.000 carpoolers de speciale carpoolverzekering gratis te maken. Om van dat voordeel te kunnen genieten, moet men zich registreren als carpooler. Zo kunnen wij het carpoolen beter in kaart brengen. Misschien wordt het project later uitgebreid tot alle carpoolers.

02.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Het zou een goede zaak zijn dit systeem uit te breiden naar alle carpoolers.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de hervorming van het rijbewijs B" (nr. 9583)

03.01 Valérie Déom (PS): Op donderdag 6 november 2008 las ik in de pers dat u voorstelt het rijbewijs B nogmaals te hervormen. Het is lovenswaardig dat u ernaar streeft om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te verminderen. U zou het aantal leerlingen per begeleider fors willen verminderen, behalve binnen de familiekring. Die begeleider zou voldoende ervaring moeten hebben en zou op het voorlopig rijbewijs moeten worden vermeld. Deze maatregel zou de vrije opleiding in het gedrang brengen ten gunste van de rijsscholen. Het is een misvatting om aan te nemen dat elk gezin geschikte begeleiders telt. Sommige verenigingen maken het mogelijk om daar een mouw aan te passen. Uw plan zou het werk van die verenigingen in gevaar brengen. Als men voor een rijsschool kiest, moet men veel geld neertellen. U wil een minimale opleiding in defensief en milieuvriendelijk rijden verplicht stellen, wat het rijbewijs nog een beetje duurder zou maken. Een rijsschool is niet noodzakelijk voor zo een opleiding.

Zal de vrije opleiding mogelijk blijven? Hoeveel zal het kosten om te leren autorijden? Zullen kandidaat-bestuurders verplicht zijn om de basisopleiding defensief en milieuvriendelijk rijden te volgen in een

autorijsschool? Om hoeveel uren verplichte opleiding zou het volgens u moeten gaan?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): U weet dat beginnende bestuurders oververtegenwoordigd zijn in de ongevalstatistieken. Uit vergelijkingen van de cijfers op dat vlak blijkt dat de buurlanden beter scoren. Ik heb geconstateerd dat de meeste Europese landen een professionele opleiding hebben ingesteld voor kandidaat-bestuurders.

De aankoop van een wagen vormt blijkbaar geen financieel probleem. Ik begrijp dan ook niet dat financiële redenen worden ingeroepen om niet te investeren in een opleiding verkeersveiligheid. Bepaalde kennis en sommige rijvaardigheden kan men enkel van beroepsmensen leren. Slechte gewoonten leert men vaak aan van een begeleider. Ik ben niet van plan de vrije begeleiding af te schaffen, omdat die de mogelijkheid biedt rijervaring op te doen.

De voorafgaande controle van de voorwaarden moet opnieuw worden ingevoerd. Ik zou willen terugkeren naar de regeling die naar aanleiding van de hervorming van 2006 werd afgeschaft, namelijk dat het voorlopig rijbewijs maximum twee begeleiders mag vermelden en dat men maar eenmaal per jaar als begeleider mag optreden, tenzij voor familieleden. Sommige voormalige begeleiders van rijsscholen begeleiden immers leerlingen in het kader van de vrije begeleiding en rekenen een lagere prijs aan. Het gaat om een vorm van oneerlijke concurrentie. We moeten op korte termijn een eind maken aan die praktijken.

Wat de hervorming van de rijopleiding betreft, heb ik de werkgroep "Rijopleiding" gevraagd mij voorstellen op grond van de goede praktijken in Europa te bezorgen.

03.03 **Valérie Déom** (PS): Het is belangrijk dat mensen hun rijbewijs kunnen halen, want in het bezit zijn van een rijbewijs is vaak een voorwaarde om in dienst te worden genomen. Ik vind het verbazingwekkend dat u uit de statistieken afleidt dat als men zich een auto kan veroorloven, men dan ook een rijopleiding moet kunnen bekostigen: veel jongeren halen hun rijbewijs voordat ze een auto kopen; enkel voor de welgestelden is dat niet het geval! Voorts is bekend dat er bij auto-ongelukken met jonge bestuurders meestal alcohol in het spel is.

Uit de statistieken van Drive Mut komt naar voren dat jongeren die met vrije begeleiding hebben leren rijden minder bij ongevallen betrokken raken dan jongeren die hun rijbewijs via de autorijsschool behaald hebben! Welke toekomst heeft het systeem van de vrije begeleiding nog, wetende dat de moeilijkheid schuilt in het streven naar een evenwicht tussen de veiligheidsvereisten die bedoeld zijn om onze jongeren te beschermen en een democratisering van de toegang tot het rijbewijs?

03.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik ben niet van plan om de vrije begeleiding af te schaffen, wel integendeel!

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het inschrijvingsgeld voor de theorie-examens ATPL" (nr. 9650)**

04.01 **David Geerts** (sp.a): De kosten voor een pilotenopleiding schommelen tussen de 75.000 en 100.000 euro, waardoor de meeste aspirant-piloten leningen moeten afsluiten. Het inschrijvingsgeld voor de theorie-examens Air Transport Pilot License (ATPL) bedraagt zowel voor blok A als blok B respectievelijk 392 euro, terwijl het gaat om multiplechoicevragen op een computer.

Waarom is het inschrijvingsgeld zo hoog? Is de staatssecretaris bereid om de reglementering te evalueren?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het inschrijvingsgeld voor het examen ATPL A bedroeg in 2008 392 euro. Dat bedrag geldt voor de blokken A en B samen. Deze vergoeding dient om de kosten van de ontwikkeling en de vertaling van de examenvragen te dekken en ook om de ontwikkeling en het onderhoud van de software te financieren. Het is wel mijn bedoeling om de minister van Financiën te verzoeken om de btw-aanslagvoet, nu nog 21 procent, op de opleiding van beroepspiloten aan te passen.

04.03 David Geerts (sp.a): Blijkbaar beschikte ik niet over de juiste informatie. Ik zal het antwoord van de staatssecretaris doorgeven.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid" (nr. 9690)

05.01 Jean-Luc Crucke (MR): De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid heeft tot taak indicatoren te evalueren, adviezen te geven over de beslissingen om de verkeersveiligheid te verbeteren en te onderzoeken welke maatregelen genomen moeten worden voor slachtoffers van verkeersongevallen.

Wie naar de site van de commissie surft, krijgt de indruk dat die commissie sinds maart 2008 niet meer vergadert. De site publiceert geen enkel verslag van na die datum. Komt dat door een gebrek aan precieze communicatie, een specifieke inactiviteit ter zake? Hoe kan gevraagd worden dat die commissie samenkomt? Kan een lid ervan een verzoek indienen bij de voorzitter van die commissie? Als de commissie niet meer samengekomen is sinds maart 2008, zou het niet goed zijn ze nieuw leven in te blazen?

05.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Frans): De commissie is actief en heeft vier keer vergaderd in 2008. De verslagen van de vergaderingen van 21 mei en 15 september zullen binnenkort beschikbaar zijn op de site van de FCVV.

Op de vergaderingen van de FCVV worden voorstellen van aanbevelingen gepresenteerd. Werkgroepen bespreken ze.

De groep "motorrijders" heeft tot taak voorstellen van aanbevelingen voor te bereiden om de verkeersveiligheid van motorrijders te verbeteren; de groep begeleidt ook campagnes om andere weggebruikers te sensibiliseren voor motorrijders zodat ze beter rekening zouden houden met die motorrijders en die ook bedoeld zijn om motorrijders zelf te sensibiliseren.

De groep "zwaar vervoer" evalueert een aantal dossiers, onder meer dat van het inhaalverbod.

De groep "vereenvoudiging" is bedoeld om aanbevelingen voor te stellen die de wegcode kunnen vereenvoudigen.

De groepen "infrastructuur" en "rijopleiding" evalueren de verschillende manieren om een rijbewijs te verkrijgen.

De groep "handhaving" brengt de vertegenwoordigers van de politie en van Justitie samen om het beleid inzake controles en vervolging te optimaliseren, en om een geïntegreerde strategie te waarborgen die sensibilisatie en repressie verenigt.

De groep "statistieken" is bedoeld om de beschikbare statistieken en indicatoren te verbeteren en optimaliseren.

Al die werkgroepen, waarvan tal van leden van de FCVV deel uitmaken, hebben dikwijls vergaderd in 2008.

De werkgroep "verkeersopvoeding" heeft zijn werkzaamheden afgerond in 2008. Zijn aanbevelingen zijn op 21 mei goedgekeurd en naar alle betrokken ministers gestuurd.

Voorts doet de commissie Infrastructuur van de Kamer een beroep op de FCVV. De commissie Infrastructuur stuurt de FCVV, voor advies, de wetsvoorstellen en/of voorstellen van resolutie die verband houden met verkeersveiligheid.

05.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik wens dat de communicatie van de site verbeterd wordt.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de uniformisering van de verkeersborden" (nr. 9741)

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Een studie waaraan onder meer Touring meewerkte, wees eind vorig jaar uit dat de aanwezigheid van heel wat buitenlandse truckers op onze wegen voor gevaar kan zorgen omdat de chauffeurs niet al onze verkeersborden kennen, laat staan begrijpen. Ons inhaalverbod voor truckers bij regenweer op autowegen met twee maal twee rijstroken, is hiervan een treffend voorbeeld. Deze verwarring kan onder meer worden verholpen door op het vlak van de verkeersborden een grotere eenvormigheid in te voeren op Europees niveau. België is een pionier in de strijd voor een grotere uniformiteit. Ik denk onder meer aan de verdragen van Wenen. Het is tijd voor een update en striktere afspraken.

Hoe staat het met de evaluatie van dat inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer, die was toevertrouwd aan een werkgroep binnen de federale verkeersveiligheidscommissie? Werd er al een rapport gepubliceerd?

Kunnen wij geen voortrekkersrol spelen om te komen tot een grotere uniformiteit van de verkeersborden en de verkeerssignalisatie? Het Europese voorzitterschap kan een aanleiding zijn.

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): De werkgroep Zwaar Vervoer, die een evaluatie heeft uitgevoerd van het permanent inhaalverbod bij regenweer en op de autowegen met twee maal twee rijstroken, bezorgt deze maand haar advies aan de commissie voor de Verkeersveiligheid.

Men is eerder voorstander voor het opheffen van het inhaalverbod, dat vooral bij buitenlandse chauffeurs aanleiding geeft tot verwarring, aangezien het algemeen inhaalverbod niet geldt in onze buurlanden. Mogelijk kan het inhaalverbod worden vervangen door plaatselijke inhaalverboden, die gebruikt worden naargelang van de omstandigheden.

Onze verkeersborden voldoen grotendeels aan de door België geratificeerde internationale verdragen van Wenen. De verdragen laten echter ruimte voor afwijkingen.

Het Verdrag moet worden beschouwd als een algemeen kader. Het is onmogelijk om voor elke mogelijke situatie een bord of symbool op te nemen. Daarom is het Verdrag ook niet al te rigide. Dat neemt niet weg dat de EU nog verdere stappen zou kunnen zetten om tot meer uniformiteit van de verkeersborden te komen. Ik zal nagaan of we daar iets aan kunnen doen tijdens het Belgische voorzitterschap.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ten opzichte van begin december is er nog niet veel gebeurd. Het opheffen van het algemeen inhaalverbod betekent niet dat de verkeerssituatie verandert. In de praktijk zal de signalisatie worden aangepast en het inhaalverbod zal op de meeste plaatsen behouden blijven. Het is goed dat het Verdrag van Wenen de ruimte laat voor regionale invullingen van het verkeersreglement, maar er nu nog te weinig uniformiteit. Ik kijk uit naar de initiatieven voor 2010.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het voorbeeld van de politie van Châtelet in verband met de Bobcampagne, en het personeelstekort in de kerstperiode" (nr. 9758)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Tussen 28 november 2008 en 11 januari 2009 organiseerde de politie haar bekende Bobcampagne. De bedoeling was dat er 180.000 alcoholcontroles zouden worden uitgevoerd, wat 10 procent meer is dan tijdens de campagne 2005-2006.

Om dat resultaat te bereiken, organiseerde de politie van Châtelet controles op secundaire wegen, die door de automobilisten vaak worden gebruikt om aan de wegversperringen op de nationale wegen te ontkomen. Dankzij die oordeelkundige keuze slaagden de politiediensten erin met een vrij beperkt aantal manschappen

de vooropgestelde doelstelling te bereiken. Andere politiediensten hadden evenwel aangekondigd dat ze, hoewel ze over voldoende personeel beschikken, niet zouden controleren op kerst- en nieuwjaarsdag, hoewel dat risicodagen zijn.

Kan u ons bevestigen dat de politiediensten hun toezichtopdracht tijdens de kerstvakantie naar behoren hebben uitgevoerd? Werden er zonder onderbreking controles uitgevoerd? Deden er zich op kerst- en nieuwjaarsdag meer ongevallen voor dan tijdens de voorbije jaren? Organiseerden de politiediensten hun controles op de meest aangewezen plaatsen om het gebrek aan personeel op te vangen?

Beschikt u al over resultaten met betrekking tot de Bobcampagne? Hoe zal u, in het licht daarvan, de strijd tegen rijden onder invloed aanzwengelen?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Tussen 28 november 2008 en 12 januari 2009 ondergingen 173.343 personen een alcoholcontrole.

Er werden 11,2 procent – of 17.500 - meer ademtests afgenomen dan vorig jaar.

8.388 gecontroleerde bestuurders (of 4,8 procent van het totaal aantal) legden een positieve test af. Van die personen hadden er 5.984 een bloedalcoholgehalte hoger dan 0,8 promille (3,5 procent van het totaal aantal bestuurders), en 2.404 hadden een bloedalcoholgehalte tussen 0,5 en 0,8 promille (1,3 procent van het totaal).

Het percentage bestuurders onder invloed is dus hetzelfde als dat van vorig jaar, met inbegrip van de verdeling tussen de lichte en ernstige alcoholintoxicatie. Ik was daardoor enigszins ontgoocheld, omdat we strengere controles hadden aangekondigd.

Het is nog te vroeg om cijfers over het aantal ongevallen mee te delen.

In de komende jaren zullen we voorrang verlenen aan de strijd tegen rijden onder invloed, overdreven snelheid en het niet-dragen van de gordel. Dat zijn immers de voornaamste oorzaken van ernstige ongevallen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.31 uur.

La réunion publique est ouverte à 10 h 29 par M. François Bellot, président.

Le **président** : En vertu de l'article 128 du Règlement, nous allons commencer par un débat relatif au nouvel accord concernant l'utilisation des pistes à *Brussels Airport*.

01 Interpellation et questions jointes de

- **M. Bart Laeremans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouvel accord concernant l'utilisation des pistes à Zaventem" (nr. 251)

- **M. Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'abrogation du plan de dispersion des vols à Zaventem" (n° 9506)

- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 9750)

- **M. Georges Dallemagne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les conséquences du nouveau plan de survol autour de Brussels Airport" (n° 10071)

- **Mme Karine Lalieux** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le nouveau plan de gestion des nuisances sonores de Brussels Airport" (n° 10261)

- **Mme Sonja Becq** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "un accord relatif aux nuisances sonores autour de Brussels Airport" (n° 10262)

01.01 **Xavier Baeselen** (MR) : Nous nous réjouissons que ce dossier avance et que des décisions aient été prises. Je ne reviendrai pas sur les détails du plan de répartition, je suppose que le secrétaire d'État le fera.

Je voudrais obtenir des précisions sur le timing et l'application de ce plan. Si je comprends bien, la situation actuelle reste inchangée. Par le passé, il y a eu de plans de dispersion qui, à peine décidés le vendredi ou le samedi, étaient effectifs le lundi. Le plan que nous avons ici ne satisfait pas tout le monde, mais comporte des avancées. Les associations de riverains se montrent moins critiques que d'habitude, et la situation est politiquement favorable.

La seule interrogation qui subsiste réside dans l'application concrète et le timing de mise en œuvre de ce plan.

01.02 Valérie De Bue (MR) : Ce plan constitue une avancée dans ce dossier. Des décisions importantes ont été prises. Il faudrait cependant davantage de précisions sur l'accord, notamment sur les études en cours. Une concerne les normes de vent, une autre l'espace aérien militaire et une autre les procédures de vol.

Pour les normes de vent, des associations affirment qu'une telle étude existe déjà.

En ce qui concerne l'espace militaire, je voudrais relayer les craintes de la population relatives à l'aéroport de Beauvechain. Ce plan doit soulager la vie de l'ensemble des citoyens ; il ne faut donc pas le cloisonner.

En ce qui concerne l'institut de contrôle, nous avons soutenu l'idée d'un institut indépendant, mais vous avez préféré une cellule spécifique au sein de la Direction générale du transport aérien (DGTA). Pourquoi ?

Quels sont les interlocuteurs concernés par le forum de concertation ? Il ne faut pas oublier les associations du Brabant wallon et les communes wallonnes concernées.

Par ailleurs, on prévoit un accord de coopération avec les Régions flamande et bruxelloise. Pourquoi pas avec la Région wallonne ?

01.03 Georges Dallemagne (cdH) : L'accord de gouvernement de décembre dernier présente une avancée sérieuse dans ce domaine. Il n'y a pas encore ni accord ni solution sur tout, mais déjà des avancées puisque le plan Anciaux est rejeté de l'histoire de la gestion stupide de l'aéroport de Bruxelles-National.

Reste la question de la norme de vent. La piste 02/20 devrait être uniquement utilisée lors de situations exceptionnelles. Nous avons appris la tenue d'une discussion sur le sujet avec un groupe d'experts. Même s'il y en a eu par le passé, nous ne sommes pas opposés à une nouvelle étude si elle est sérieuse et réalisée par des experts internationaux. Comment sera composée cette instance ? Comment seront désignés les experts ? Quel sera leur cahier des charges et quand sont attendus les résultats de l'étude ?

La deuxième question est la manière dont Belgocontrol interprète et met en place les décisions du gouvernement en la matière. Votre décision n'est toujours pas d'application au 15 janvier. Il semble que Belgocontrol traîne les pieds. Comment comptez-vous faire appliquer le plus rapidement possible votre décision ?

Troisièmement, Belgocontrol semble avoir une interprétation particulière de la définition de normes de vent, non conforme aux normes internationales. Que faire pour que Belgocontrol utilise les définitions internationales et non ses interprétations personnelles ?

Quatrièmement, il subsiste des éléments irrationnels dans ce plan, dont l'utilisation de la route Chabert. Quelles sont les raisons de l'utilisation de cette route le week-end ?

Enfin, il semble y avoir eu des éclaircissements sur le conflit avec la députation permanente du Brabant flamand au sujet du nombre de vols de nuit. Où en est-on ? Y a-t-il eu une procédure judiciaire ? Quelle est la position du gouvernement fédéral sur le sujet ?

01.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Ce plan contient des aspects très positifs, comme la réduction des mouvements nocturnes (de 25.000 à 16.000). Cette utilisation des pistes, la nuit, est bien moins nuisible pour le sommeil des personnes concernées et les *quota count* (QC) nocturnes en sont améliorés.

Cependant, de nombreuses questions subsistent. Pourquoi la Région wallonne, les associations et communes du Brabant wallon ne sont-elles pas associées dans les comités de concertation ? Pour les

routes, avez-vous déjà des alternatives concrètes ?

Votre décision a-t-elle un lien avec le crash de l'avion Kalitta ? Vous aviez envisagé d'appliquer des normes de vent plus élevées pour la piste 02/20, mais êtes revenu à la norme de vent 0, ce qui est un progrès. Une évaluation de l'utilisation de cette piste a-t-elle réellement eu lieu ?

Nous posons aussi la question de l'institut de contrôle indépendant ; pourquoi ne pas choisir cette solution ? L'administration du transport aérien pourra-t-elle exercer réellement ce contrôle et avec quels moyens ?

Avez-vous laissé tomber l'hypothèse de mettre des systèmes ILS sur la piste 07, qui supposait un survol de Bruxelles lors de certains atterrissages ?

01.05 Luk Van Biesen (Open Vld) : À ce jour, un mois s'est déjà écoulé depuis la décision du 19 décembre. Je me demande donc quelle sera la date de mise en oeuvre. Quel calendrier imposera-t-on aux experts internationaux ? Dans quelle mesure les routes aériennes seront-elles étudiées ? Dans quel délai escompte-t-on des résultats ?

Nous nous sommes penchés sur la problématique du trafic aérien, hier au conseil communal de Kraainem. Une motion positive y a été déposée et adoptée à l'unanimité par des néerlandophones et des francophones, et je la remets à présent au secrétaire d'État.

01.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Quel est le statut de l'accord conclu le 19 décembre ? Sera-t-il formalisé ou transposé dans un arrêté ? Le ministre peut-il donner un aperçu de la concertation menée avec les Régions flamande et bruxelloise ? L'accord du 19 décembre a-t-il été conclu sur la base de cette concertation ? La Région bruxelloise est-elle prête à modifier ses normes sonores ? Une harmonisation des normes sonores est-elle en préparation ?

À partir de quand la nouvelle utilisation des pistes entrera-t-elle en vigueur ? Est-elle liée au projet de loi annoncé ?

Qui sont les experts internationaux qui étudieront les normes de vent ? Sur quelle base ont-ils été sélectionnés ? Quand entameront-ils leur mission ? Le contenu de leur étude a-t-il déjà été défini ? Qui fait partie du groupe de travail qui étudiera les routes aériennes ? Pour quand ce groupe doit-il formuler des propositions ?

Les normes de vent inégales doivent-elles être maintenues dans l'intervalle ? Sur quoi ces normes sont-elles basées ? Pourquoi les normes pour la piste 02/20 sont-elles différentes la nuit et le jour ? Cette situation n'entraînera-t-elle pas une nouvelle distorsion ? Comment cet élément est-il conciliable avec l'objectif de voler tant que possible contre le vent ? À la lumière de la décision du Conseil d'État, les normes peuvent-elles encore être maintenues ? Le secrétaire d'État reconnaît-il que ces normes ne sont pas conformes aux recommandations de l'OACI ?

Des simulations relatives à l'incidence exacte de la nouvelle utilisation des pistes pour les six zones ont-elles été réalisées ? Quels sont les résultats ? Quels vols vers le sud décollent lors des heures creuses du week-end et la nuit via la piste 20 ? Le secrétaire d'État espère-t-il parvenir ainsi à une répartition équilibrée sur les deux pistes ? Volera-t-on davantage tout droit au-dessus de Bruxelles la nuit et en journée ? Pourquoi les heures creuses sont-elles écourtées d'une heure le dimanche ? Qu'en est-il de l'organe de contrôle indépendant qui devait être créé ?

01.07 Sonja Becq (CD&V) : Je me joins aux questions des autres orateurs. J'ignore si des questions ont déjà été posées à propos des simulations sur la base des normes de vent en vigueur. Quelle est la répartition entre les directions et les pistes ?

01.08 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les dispositions prises par le Conseil des ministres du 19 décembre et relatives aux nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National sont des périodes sans décollage pendant les trois nuits du week-end, la limitation du nombre de créneaux horaires

de nuit, l'interdiction des avions les plus bruyants de jour comme de nuit et une nouvelle utilisation des pistes tenant compte des vents dominants.

(En néerlandais) Ces mesures sont introduites sur la base de propositions de loi, d'arrêtés d'exécution ou d'instructions pour Belgocontrol et pour l'administration. Elles ressortissent aux compétences fédérales mais j'ai évidemment tenu compte des positions des Régions.

Diverses conditions devront être respectées pour l'entrée en vigueur, telles que les études de sécurité de Belgocontrol pour chaque modification des procédures d'exploitation et des évaluations coûts/bénéfices pour les restrictions d'exploitation.

Le premier ministre signe aujourd'hui le document concernant la limitation du nombre de slots nocturnes.

(En français) Monsieur Baeselen, y a-t-il un malentendu ? Pour ce qui me concerne, c'est signé. Le Premier ministre ne tardera pas à signer et la publication aura lieu incessamment.

(En néerlandais) Après une étude de sécurité de Belgocontrol, le système préférentiel d'utilisation des pistes sera modifié prochainement. En ce qui concerne les quots de bruit, nous espérons que d'ici octobre, nous aurons tout réorganisé avec les partenaires privés opérant sur le site de l'aéroport. Quant aux compagnies aériennes, elles devront dans l'intervalle se réorganiser afin de pouvoir respecter les quotas spécifiques qui sont entrés en vigueur pour les différents types d'avions. Les nuits calmes seront instaurées partiellement au mois de mars et elles le seront complètement au mois d'octobre, ce qui nécessitera aussi une réorganisation des différents opérateurs. Les études portant sur les normes de vent et les procédures de vol devront être finalisées d'ici à septembre.

Je veux un timing réaliste. Nous considérons ceci comme étant réaliste par rapport aux discussions et examens qui devront suivre. Concernant les créneaux nocturnes, l'exploitant de l'aéroport a fait appel auprès de la Région flamande de la décision de la députation du Brabant flamand de limiter le nombre de vols de nuit à 16.000. Mais il s'agit en réalité d'une compétence du gouvernement fédéral, et celui-ci a donc repris cette restriction dans l'accord de gouvernement ; c'est cela que j'entends faire publier.

Les périodes sans décollage seront instaurées pendant les nuits de week-end. Concernant l'utilisation des pistes, le plan de dispersion sera abrogé pour voler davantage en fonction de l'orientation du vent. Les pistes face au vent dominant seront utilisées de manière préférentielle.

Concernant les décollages et la répartition entre les pistes 25 et 20 pendant la nuit et le week-end, les décollages vers l'est et le sud-est auront lieu à partir de la piste 20, tandis que la piste 25 sera destinée aux vols vers le nord et le nord-est. Pour le sud, vous connaissez déjà les pistes qui seront suivies en fonction du QC. Quelques vols feront le tour de l'agglomération, mais ce sera une portion congrue.

(En néerlandais) Cette configuration doit permettre de répartir uniformément les décollages entre les deux pistes pendant ces périodes. Je m'oppose à toute tentative de contourner une répartition équilibrée par des subterfuges. J'ai toujours plaidé pour cinq nuits sans décollages par zone. Pour les deux nuits restantes, je souhaitais tout concentrer sur une seule piste. Cette option n'a jamais été acceptée par plusieurs partis qui pensaient pouvoir parler au nom de Bruxelles et le gouvernement ne l'a dès lors jamais approuvée.

Les heures creuses pendant le week-end dépendent du trafic, qui varie d'une semaine à l'autre. Le samedi, cette période se situe entre 16 heures et 23 heures, le dimanche entre 6 heures et 16 heures.

Belgocontrol instaurera le système d'utilisation préférentielle des pistes fin janvier, début février. Les études de sécurité devront d'abord être terminées.

Le Conseil des ministres a décidé de faire réaliser une étude d'incidence avant toute modification des composantes de vent. Cette étude portera sur l'incidence au niveau de la sécurité, de la capacité, de l'utilisation des pistes et des nuisances sonores. Les valeurs actuelles resteront d'application jusqu'à la clôture de l'étude d'incidence.

La différence entre le jour et la nuit pour la piste 02/20 a été instaurée par un précédent gouvernement. Je le

constate sans le comprendre.

Pour l'ensemble des mesures, une simulation des niveaux de bruit a été établie. Pour toutes les zones, les résultats de ces simulations indiquent une tendance à la baisse. Compte tenu de l'augmentation du trafic aérien d'ici à 2020, le nombre de personnes soumises la nuit à des nuisances dépassant les 50 décibels sera réduit de 25 % grâce aux nouvelles mesures et le nombre de personnes soumises à des nuisances dépassant les 55 décibels la nuit et en journée, sera réduit de 7 %.

(En français) Le gouvernement a décidé de mettre sur pied un groupe de travail chargé d'évaluer l'ensemble des routes de vol. Une cellule spécifique sera mise en place au sein de l'Inspection aéroportuaire en matière de nuisances sonores. Cette cellule sera totalement indépendante de Belgocontrol et des compagnies aériennes. Concernant la mesure des vents, je ne dispose à ce jour d'aucune information fiable faisant état de manquements dans le chef de Belgocontrol. J'ai demandé un audit de la procédure suivie par Belgocontrol. L'État a toujours eu la volonté de respecter les différentes décisions de justice intervenues dans le dossier des nuisances sonores. Je reconnais qu'il existe différentes interprétations de ces décisions. Pour certains dossiers, il appartiendra aux tribunaux de trancher. L'accord intervenu le 19 décembre fait suite à la volonté du gouvernement de trouver une solution équilibrée tenant compte tant des intérêts économiques que de l'impact des nuisances sur la vie des riverains.

Le cadastre du bruit relève des compétences régionales, mais le gouvernement veut proposer aux Régions d'harmoniser la méthodologie d'établissement de ce cadastre. Concernant Kalitta, un rapport d'enquête intermédiaire m'a été remis fin décembre, dont j'ai donné connaissance via la presse. Les recommandations établies par l'Air Accident Investigation Unit Belgium sont parfaitement compatibles avec les mesures décidées par le Conseil des ministres. Le forum concertation sera composé des bourgmestres des communes touchées, de l'aéroport de Bruxelles, de Belgocontrol et de la DGTA. Concernant l'institut de contrôle, il y a un problème juridique de mise en place ; cela nécessite un accord des Régions et un peu plus de temps.

On ne peut pas reprocher à Belgocontrol de respecter les règles européennes de plus en plus sévères pour les études de sécurité. Les définitions utilisées par Belgocontrol pour les rafales de vent sont conformes aux normes internationales de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et de l'Organisation météorologique mondiale. La Région wallonne n'est pas directement concernée pour ce qui est de l'aménagement du territoire. Nous nous concerterons avec elle en cas de demande formelle de la Région.

Je suis partisan de construire l'Instrument Landing System (ILS) sur la piste 07. Cela ne signifie pas qu'on doive utiliser cette piste chaque fois que le vent vient de l'est. La densité de l'habitat survolé dans la prolongation de la piste 07 est cinq fois supérieure à la densité de l'habitat de la prolongation de la piste 02. L'absence d'ILS a comme conséquence néfaste l'utilisation de la piste 02 à chaque fois que le vent souffle de l'est, ce qui est de plus en plus la cas. L'absence d'ILS signifie que ces avions volent à très basse altitude et font beaucoup plus de bruit. Les pilotes des gros porteurs et des avions de construction récente n'ont plus l'habitude de faire des atterrissages sans ILS.

01.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le secrétaire d'État s'en tient donc à la décision de retenir comme critère la direction du vent. Cette décision est biaisée par l'inégalité actuelle en matière de normes de vent qui se traduira par une augmentation de la fréquence d'utilisation de la piste 25R en direction de Diegem et de la périphérie nord. Le secrétaire d'État a l'intention d'uniformiser les normes de vent, mais cela prendra encore beaucoup de temps.

Rien n'est encore acquis quant à l'orientation que prendront les accords définitifs et toutes les décisions importantes sont reportées jusqu'après les élections régionales. En attendant, les francophones ont engrangé leur butin puisque le secrétaire d'État a cédé toutes ses armes. Le plan de dispersion n'existe plus et on a renoncé aux nuits et aux week-ends de quiétude sans qu'il y ait eu d'accord sur la modification des normes bruxelloises déraisonnables. C'est stratégiquement très maladroit. Je crains un retour au modèle de concentration d'Isabelle Durant ou à la situation antérieure. Nous allons au-devant d'une détérioration qui pourrait être irrémédiable. Nous veillerons à désigner les responsables de cet état de choses aux habitants concernés de la région.

01.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État *(En néerlandais)* : Je répète pour la énième fois que ce que

nous proposons en ce qui concerne les vols de jour pendant la semaine n'implique aucune modification par rapport au plan de dispersion. Pour les habitants de la région de Louvain, en revanche, il y aura une nette amélioration. Il n'est donc pas du tout question de régression.

01.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Le plan de dispersion était entièrement basé sur un équilibre, les nuisances subies en semaine étant compensées par une dispersion plus équitable pendant le week-end et la nuit. Or c'est précisément cet équilibre qui est aujourd'hui remis en cause.

01.12 Xavier Baeselen (MR) : Je vous remercie de votre réponse détaillée. Peut-être pourra-t-on prochainement organiser ici une séance d'explication avec plans, présentation et débat ?

L'élément le plus difficile et le plus sensible est celui des normes de vent, dont l'étude doit encore être réalisée pour septembre. Quelle est alors la situation entre aujourd'hui et septembre quant aux plans de vol ? Utiliserons-nous le plan de dispersion actuel en attendant la réalisation de l'étude ?

01.13 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Dans les procédures appliquées précédemment, une fois une piste choisie, tant que la norme n'était pas dépassée, on continuait sur cette piste. L'instruction donnée est de tenir compte au maximum de l'orientation et de la vitesse des vents. En cas de modification de l'orientation des vents, il faut suivre cette orientation et veiller à ne jamais dépasser les maxima élaborés à ce jour. L'orientation des vents est la première règle, puis la vitesse des vents. Voilà ce qui doit déterminer l'utilisation des pistes.

Voler avec le vent de face est la solution la meilleure, mais si l'orientation du vent change, les aiguilleurs doivent réorganiser les atterrissages et les décollages, ce qui prend entre vingt minutes et une demi-heure ; ils doivent surtout éviter tout dépassement des maxima autorisés aujourd'hui.

01.14 Xavier Baeselen (MR) : Monsieur le secrétaire d'État, honnêtement, dans ce dossier, vous avez eu un certain courage politique. Le seul critère qui doit guider le gouvernement n'est pas le fait qu'on habite Grimbergen, Monsieur Laeremans, mais la sécurité.

01.15 Valérie De Bue (MR) : Je prends acte de votre position sur l'institut de contrôle indépendant. Nous verrons comment les choses se concrétiseront. En ce qui concerne le forum de concertation, vous avez parlé d'un critère objectif. Quel est-il ?

Les nuisances de l'aéroport concernent nombre de citoyens, dont certains en Région wallonne. Il faut que leurs représentants soient associés au forum. Lorsqu'il est question de matières relatives aux normes de bruit et à l'aménagement du territoire, il est important que les trois Régions – y compris la Région wallonne – soient associées à cette étude.

01.16 Georges Dallemagne (cdH) : Il s'agit d'une belle avancée et la plupart des décisions sont heureuses. Cependant, je continue à m'interroger sur Belgocontrol. Vous dites qu'ils ont recours aux normes internationales mais, selon d'autres informations, ils appliqueraient leurs propres normes, non conformes à celles de l'OACI, notamment sur l'intensité et la durée de la rafale.

Vous avez insisté sur l'utilisation des pistes en fonction du vent. Il faut aussi tenir compte de la densité de population des zones survolées et accorder la plus haute importance aux questions de sécurité.

Je suis inquiet de voir que des négociations pour des quotas spécifiques à certaines compagnies d'aviation sont encore nécessaires. Je voudrais qu'on puisse avancer sans renégocier des décisions arrêtées précédemment.

01.17 Sonja Becq (CD&V) : L'essentiel, c'est de se baser sur les règles de sécurité dont il importe de faire une application identique pour toutes les directions du vent et pour toutes les pistes. En revanche, le fait que l'étude consacrée aux normes de vent n'ait pas encore été réalisée m'inquiète. Il est important de traiter tout le monde sur pied d'égalité.

01.18 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : J'espère comme Mme De Bue que les critères pris en

compte ne s'arrêteront pas aux frontières des Régions bruxelloise et flamande et que les associations de riverains seront entendues. Le système ILS permet un atterrissage plus sûr. Toutefois, son emploi sur la piste 07 signifiait que Bruxelles allait être survolée, ce qui est inquiétant.

L'emploi de la piste 02/20 représente-t-il un danger ? Cela a-t-il été confirmé suite à l'enquête sur l'accident ? Des projets de développement comme la construction du terminal low-cost vont être mis en œuvre. Pour diminuer l'impact environnemental, ne pourrait-on également réfléchir à la possibilité de voyager par le rail ?

01.19 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Aussitôt qu'un élément neuf surviendra, je suis prêt à donner des explications mais il vaut mieux attendre la mise en place de ces mesures et les conséquences qu'elles engendrent.

01.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Quand le secrétaire d'État pourra-t-il venir faire l'exposé ?

01.21 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La deuxième semaine après le congé de printemps.

(*En français*) : Mme De Bue a attiré l'attention sur les travaux en cours au niveau européen concernant les vols civils et militaires et les conséquences que cela aura dans le cadre de l'étude *Functional Airspace Block Europe Central* (FABEC). Cela ira de pair avec les travaux que nous aurons à mener sur le plan des routes à suivre. À ce moment-là, ce sera une région plus large comprenant le Brabant wallon qui sera concernée. Les contacts seront pris en temps utile.

On ne peut à la fois appliquer les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) lorsque cela convient pour telle Région, et dire qu'il faut s'en écarter lorsque cela ne convient pas. Je veux éviter que ce soit la politique qui oriente l'exploitation de l'aéroport. C'est la raison pour laquelle je considère l'orientation et la puissance du vent comme une norme objective.

Mais le fait de dire qu'on applique une norme lorsqu'elle convient et qu'on s'en écarte lorsque cela ne convient pas, cela donne lieu à des tensions que je veux éviter. Je suis d'accord sur le fait de tenir compte de la densité de l'habitat dans la mesure où cela répond aux critères de sécurité que je viens d'exposer.

Les normes sont établies et le gouvernement a décidé, les interlocuteurs le savent.

Je souhaite seulement, surtout dans le contexte de crise économique, que les sociétés aient la possibilité d'adapter leur organisation en conséquence. Je ne veux pas y déroger!

(*En néerlandais*) Le point de départ doit être l'application égale des mesures de sécurité et l'égalité de traitement des Régions. Sinon, je risque d'être confronté personnellement à de grosses difficultés étant donné que tout le monde scrute la moindre de mes décisions dans ce dossier.

(*En français*) Je prendrai contact avec le ministre compétent concernant la question sur l'association de la Région wallonne. Quant à l'association des riverains, je prends connaissance de tout ce qu'ils me communiquent. Regrouper les bourgmestres, les élus fédéraux et régionaux serait déjà un bon pas en avant. Entre Bruxelles et Paris ou Londres, le nombre de vols a diminué de manière substantielle. Le nombre de dix à dix-huit millions se rapporte surtout à des vols reliant les différentes capitales européennes et non à des vols intercontinentaux.

01.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je m'en doutais. Il serait bien de pouvoir disposer de statistiques plus précises quant à la longueur des vols au départ de Bruxelles-National. Le TGV ou les trains de nuit peuvent parfois offrir des alternatives.

01.23 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Les trains de nuit ont été supprimés !

Motions

En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Peter Logghe et Jan Mortelmans et est libellée comme suit :

“La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Bart Laeremans

et la réponse du secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre,

demande au gouvernement

- de mettre en œuvre en matière de dispersion des vols une politique équitable faisant en sorte que les nuisances soient supportées de manière équilibrée par les diverses zones, ainsi que par la Région de Bruxelles-Capitale;
- d'harmoniser dès à présent l'ensemble des normes de vent pour les pistes de décollage;
- de tendre vers des normes de vent équilibrées, excluant toute forme de politique Nimby.”

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue et par MM. François Bellot et Georges Dallemagne.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Présidente : Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers.

02 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "le covoiturage et les assurances" (n° 9524)

02.01 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Le carpooling permet de décharger les routes. Un problème d'assurance se poserait toutefois dans ce cadre. C'est la raison pour laquelle les pratiquants du carpooling qui sont enregistrés auprès de Taxistop bénéficient gratuitement d'une extension de garantie pour les assurances accidents du travail, responsabilité civile et assistance judiciaire.

Le secrétaire d'Etat est-il au courant de cet état de fait ? Les ouvriers et les employés ne sont pas soumis aux mêmes tarifs en ce qui concerne l'assurance accidents du travail et les indépendants n'ont même pas du tout d'assurance accidents du travail. Qu'en est-il dès lors de cette extension de garantie ? Ne serait-il pas préférable que les autorités organisent elles-mêmes cette extension pour l'ensemble des personnes pratiquant le carpooling ?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La question des assurances relève de la compétence du ministre pour l'Entreprise. Les personnes pratiquant le carpooling sont déjà couvertes dans le cadre de l'assurance responsabilité civile. Si le carpooling est organisé par l'employeur, l'assurance accidents du travail intervient également. L'assurance carpooling n'est pas une extension de l'assurance accidents du travail mais offre une assistance juridique au conducteur pratiquant le carpooling et qui après un accident a des problèmes avec l'assurance accidents du travail.

Taxistop dispose d'une assurance spéciale « covoiturage » englobant l'assistance tant juridique que psychologique, dans le but de fournir un incitant supplémentaire aux sceptiques. J'ai soutenu cette initiative privée en offrant l'assurance spéciale « covoiturage » aux 25.000 premiers adeptes du système. Pour pouvoir bénéficier de cet avantage, il convient de s'inscrire. Cela nous aidera à répertorier le phénomène du carpooling. Le projet sera peut-être étendu à tous les adeptes du covoiturage par la suite.

02.03 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Ce serait évidemment positif.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Valérie Déom au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre sur "la réforme du permis de conduire B" (n° 9583)

03.01 Valérie Déom (PS) : J'ai lu dans la presse du jeudi 6 novembre 2008 que vous proposez de réformer

une nouvelle fois le permis de conduire B. Votre objectif de diminuer le nombre de tués sur les routes est louable. Vous souhaitez réduire drastiquement le nombre d'élèves par guide hors cercle familial. Ce guide devra avoir une expérience probante et devra être identifié comme tel sur le permis provisoire. Cette mesure met en péril la filière libre au profit des auto-écoles. Croire qu'il y a dans chaque famille des personnes aptes à être guide est erroné. Certaines associations permettent de surmonter ces difficultés. Votre projet les met en péril. Qui dit auto-école dit coût élevé. Vous souhaitez imposer un minimum de formation à la conduite défensive et écologique, ce qui augmente encore un peu plus le coût du permis. Il n'y a pas besoin de passer par l'auto-école pour cela.

La filière libre sera-t-elle toujours accessible ? Qu'en sera-t-il des coûts de l'apprentissage de la conduite ? La formation de base à la conduite défensive et écologique sera-t-elle rendue obligatoire par auto-école ? A combien estimez-vous le nombre d'heures d'apprentissage obligatoires ?

03.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Vous savez que les conducteurs débutants sont sur-représentés dans les statistiques d'accidents. Si l'on observe les résultats des pays voisins, on constate qu'ils font mieux que nous. J'ai constaté que la plupart des pays européens ont prévu une formation professionnelle pour les candidats au permis de conduire.

L'achat d'une voiture ne pose apparemment pas de problème financier. Je ne comprends pas qu'un investissement pour une formation à la sécurité routière ne puisse se faire pour des raisons de budget. Certaines connaissances et pratiques ne peuvent être acquises que par l'intermédiaire de professionnels. Les mauvaises habitudes s'installent souvent par l'intermédiaire d'un guide. Je n'envisage pas de supprimer la filière libre qui permet d'acquérir une expérience de conduite automobile.

Il faut restaurer le contrôle préalable des conditions. Je voudrais revenir au système supprimé lors de la réforme de 2006, à savoir deux guides maximum sur le permis provisoire et n'être guide qu'une fois par an sauf s'il s'agit de membres de la famille. Certains anciens guides d'auto-écoles se sont reconvertis dans l'accompagnement d'élèves libres moyennant un prix moins élevé. Il s'agit d'une concurrence déloyale. Il faut rapidement mettre un terme à cette pratique.

Concernant la réforme de la formation à la conduite, j'ai demandé au groupe de travail "Formation à la conduite" de me faire des propositions sur base des bonnes pratiques en Europe.

03.03 Valérie Déom (PS) : L'accessibilité au permis de conduire est importante puisqu'on sait que l'embauche est souvent conditionnée à la possession de ce permis. Vos statistiques quant au fait que pouvoir se payer une voiture doit permettre d'accéder au permis de conduire m'interpellent : beaucoup de jeunes passent leur permis avant d'acquérir un véhicule, abstraction faite des nantis ! D'autre part, on sait que les accidents routiers impliquant des jeunes sont majoritairement liés à la problématique de l'alcool.

En ce qui concerne la filière libre, les statistiques de Drive Mut indiquent qu'il y a chez elle moins d'accidents que dans les auto-écoles ! Quel est alors l'avenir de ce type de filière, la difficulté étant de maintenir un équilibre entre les nécessités de sécurité pour protéger nos jeunes et une démocratisation de l'accès au permis de conduire ?

03.04 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Je n'envisage pas de supprimer la filière libre, bien au contraire !

L'incident est clos.

04 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le droit d'inscription aux examens théoriques ATPL" (n° 9650)

04.01 David Geerts (sp.a) : La plupart des aspirants pilotes doivent contracter des emprunts étant donné le coût de la formation, qui oscille entre 75.000 et 100.000 euros. Le coût de l'inscription aux examens théoriques pour l'Air Transport Pilot License (ATPL) s'élève à 392 euros tant pour le bloc A que pour le bloc B, alors qu'il s'agit de questions à choix multiple sur un ordinateur.

Pourquoi le montant de l'inscription est-il si élevé ? Le secrétaire d'État est-il disposé à évaluer la

réglementation ?

04.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'inscription à l'examen ATPL A coûtait 392 euros en 2008, ce montant couvrant à lui seul les blocs A et B. Ce droit d'inscription sert à couvrir les frais exposés pour l'élaboration et la traduction des questions d'examen ainsi que pour le développement et l'entretien du logiciel. J'ai cependant l'intention de demander au ministre des Finances d'adapter le taux d'imposition, actuellement de 21 %, applicable à la formation des pilotes professionnels.

04.03 David Geerts (sp.a) : Apparemment, je ne disposais pas des informations exactes. Je transmettrai la réponse du secrétaire d'État.

L'incident est clos.

05 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "la Commission fédérale de la sécurité routière" (n° 9690)

05.01 Jean-Luc Crucke (MR) : La Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) a pour mission d'évaluer des indicateurs, de donner un avis sur les dispositions à prendre pour promouvoir la sécurité routière et d'examiner les mesures à prendre en matière d'aide aux victimes d'accidents de la route.

En surfant sur le site de la commission, on pourrait penser qu'elle ne s'est plus réunie depuis mars 2008. Aucun PV n'est publié depuis cette date. Est-ce dû à une absence de communication précise, une léthargie particulière en la matière ? Comment sollicite-t-on la réunion de cette commission ? Un membre est-il habilité à introduire une demande auprès du président ? Si aucune réunion n'a eu lieu depuis mars 2008, ne conviendrait-il pas d'activer cette commission ?

05.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Cette commission est active et s'est réunie à quatre reprises en 2008. Les PV des réunions du 21 mai et du 15 septembre seront bientôt disponibles sur le site de la CFSR.

Au cours des réunions de la CFSR, des projets de recommandation sont présentés. Ils font l'objet de discussions au sein des groupes de travail.

Le groupe « Motards » est chargé de préparer des projets de recommandation pour améliorer la sécurité routière des motards et d'accompagner les campagnes de sensibilisation visant une meilleure prise en compte des motards par les autres usagers ainsi qu'une sensibilisation des motards eux-mêmes.

Le groupe "Trafic lourd" est chargé d'une évaluation de divers dossiers, dont l'interdiction de dépasser.

Le groupe "Simplification" est chargé de présenter des recommandations en vue d'une simplification du Code de la route.

Le groupe "Infrastructures" et le groupe "Formation à la conduite" sont chargés d'évaluer les divers modes d'obtention du permis de conduire.

Le groupe "Politique criminelle" réunit les représentants de la police et de la Justice afin d'optimiser la politique de contrôle et des poursuites et d'assurer une stratégie intégrée associant la sensibilisation et la répression.

Le groupe "Statistiques" vise à améliorer et optimiser les statistiques et indicateurs disponibles.

Tous ces groupes de travail - qui incluent de nombreux membres de la CFSR - se sont réunis à de nombreuses reprises en 2008.

Le groupe de travail "Éducation routière" a finalisé ses travaux en 2008 et ses recommandations ont été approuvées le 21 mai et transmises à tous les ministres concernés.

La CFSR est également sollicitée par la commission Infrastructure de la Chambre qui lui transmet pour avis les propositions de loi et/ou de résolution ayant un rapport avec la sécurité routière.

05.03 Jean-Luc Crucke (MR) : J'aimerais que la communication du site soit améliorée.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'uniformisation des panneaux de signalisation" (n° 9741)

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Une étude réalisée en collaboration avec, notamment, Touring, a indiqué à la fin de l'année dernière que la présence de nombreux chauffeurs de poids lourds étrangers sur nos routes présente un risque de danger car ils ne connaissent ni ne comprennent tous nos panneaux de signalisation. Notre panneau d'interdiction de dépasser par temps de pluie pour les chauffeurs de poids lourds constitue en l'occurrence un exemple frappant. Il pourrait notamment être remédié à cette confusion par l'instauration d'une plus grande uniformité au niveau des panneaux de signalisation en Europe. La Belgique a joué un rôle de précurseur dans la lutte pour une plus grande uniformité. Je pense notamment aux conventions de Vienne. Il est temps de procéder à une actualisation et de conclure des accords plus stricts.

Où en est l'évaluation de l'interdiction de dépasser par temps de pluie pour les poids lourds, confiée à un groupe de travail au sein de la Commission fédérale de la sécurité routière ? Un rapport a-t-il déjà été publié ?

Ne pourrions-nous pas jouer un rôle de pionnier dans le domaine de l'uniformisation des panneaux de signalisation et de la signalisation routière ? La présidence de l'Union européenne pourrait en fournir l'occasion.

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*En néerlandais*) : Le groupe de travail Poids lourds, qui a évalué l'interdiction de dépassement permanente par temps de pluie et sur les autoroutes divisées en deux doubles de bandes de circulation, remettra ce mois-ci son avis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière.

Ce groupe de travail est enclin à supprimer cette interdiction de dépassement car elle sème surtout la confusion dans l'esprit des chauffeurs étrangers étant donné qu'une interdiction générale de dépassement n'est pas en vigueur dans les pays qui nous entourent. L'interdiction de dépassement générale pourrait être remplacée par des interdictions de dépassement locales, en fonction des circonstances.

Nos panneaux de signalisation satisfont en grande partie aux conventions internationales de Vienne ratifiées par la Belgique. Toutefois, ces conventions n'excluent pas complètement les exceptions.

La convention doit être considérée comme un cadre général. Il n'est pas possible de créer un panneau ou un symbole pour chaque situation imaginable. C'est la raison pour laquelle les dispositions de la convention ne sont pas trop rigides. Il n'empêche que l'UE pourrait encore prendre d'autres mesures en faveur d'une harmonisation des panneaux de circulation. Peut-être pourrions-nous prendre une initiative en ce sens durant la présidence belge.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il ne s'est pas passé grand-chose depuis début décembre. La levée de l'interdiction générale de dépasser ne signifie pas que la situation en matière de circulation change. Dans la pratique, la signalisation sera adaptée et l'interdiction de dépassement sera maintenue en la plupart des endroits. La convention de Vienne laisse heureusement une marge de manœuvre pour une interprétation locale de certaines dispositions du code de la route. Il y a toutefois un manque d'uniformité et j'attends les initiatives pour 2010.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la campagne Bob et l'exemple de la police de Châtelet face aux problèmes d'effectifs en période de

Noël" (n° 9758)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La police a mené du 28 novembre au 11 janvier sa célèbre campagne Bob, avec l'objectif de 180.000 contrôles d'alcoolémie, soit 10 % de plus que pour la campagne 2005-2006. Pour parvenir à ce résultat, la police de Châtelet a mis en place des contrôles sur des axes secondaires souvent utilisés par les automobilistes pour échapper aux barrages sur les nationales. Grâce à ce choix judicieux, elle a pu atteindre son objectif avec un effectif assez réduit, alors que certains services de police avaient indiqué que, faute d'effectifs suffisants, les contrôles n'auraient pas lieu à Noël et le Jour de l'An, pourtant jours à risque.

Pouvez-vous nous rassurer quant au rôle de veille des services de police pendant les vacances de Noël ? A-t-il été mené sans interruption ? A-t-on relevé un nombre d'accidents plus important que les autres années les jours de Noël et de l'An neuf ? Les services ont-ils placé leurs contrôles aux endroits les plus propices pour pallier le manque d'effectif ?

Avez-vous déjà les résultats de cette campagne ? A la lumière de ceux-ci, comment comptez-vous améliorer la lutte contre la conduite en état d'ivresse ?

07.02 Étienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*) : Quelque 173.343 personnes ont été contrôlées pour l'alcool entre le 28 novembre 2008 et le 12 janvier 2009. Le nombre de tests d'haleine a augmenté de 11,2 % par rapport à l'année passée, soit quelque 17.500 contrôles de plus.

Le nombre de tests positifs s'élève à 8.388, soit 4,8 % des personnes contrôlées. Parmi celles-ci, 5.984 avaient un taux d'alcool dans le sang supérieur à 0,8/1000, soit 3,5 % du total des conducteurs, et 2.404 avaient un taux compris entre 0,5 et 0,8/1000, soit 1,3 % du total.

La proportion de conducteurs sous influence est donc identique à celle de l'année dernière, y compris pour la répartition entre l'intoxication alcoolique grave et légère. Cela m'a quelque peu déçu puisque nous avons annoncé des contrôles plus sévères.

Quant au nombre d'accidents, il est trop tôt pour donner des chiffres.

Pour les années à venir, nous accordons la priorité à la lutte contre la conduite sous influence, la vitesse excessive et l'absence de ceinture. Ce sont les principales causes d'accidents graves.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 12 h 31.