



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

04-10-2004

Après-midi

maandag

04-10-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de M. Roel Deseyn au ministre de la 1
Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la
Politique des grandes villes et de l'Egalité des
chances sur "les membres du personnel mis en
disponibilité de l'IBPT" (n° 3541)

Orateurs: **Roel Deseyn, Christian Dupont,**
ministre de la Fonction publique, de
l'Intégration sociale, de la Politique des
grandes villes, de l'Egalité des chances

Questions jointes de 3
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur 3
"le retrait immédiat du permis de conduire"
(n° 3744)

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur 3
"l'évaluation de la nouvelle loi relative à la
circulation" (n° 3577)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de M. Bart Tommelein au ministre de la 7
Mobilité sur "la demande de duplicata d'une
plaque minéralogique endommagée" (n° 3589)

Orateurs: **Bart Tommelein, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de 9
la Mobilité sur "la proposition d'instaurer un
permis de conduire 'par étapes'" (n° 3680)

Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat**
Landuyt, ministre de la Mobilité

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la 11
Mobilité sur "la position de la Belgique en ce qui
concerne la discussion sur les émissions du
transport aérien qui aura lieu à l'Assemblée
générale de l'OACI" (n° 3660)

Orateurs: **Marie Nagy, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de M. Servais Verherstraeten au 13
ministre de la Mobilité sur "une double tarification
pour les voyages de groupe" (n° 3685)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Renaat**
Landuyt, ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 14
Mobilité sur "l'intégration tarifaire pour les
transports en commun" (n° 3727)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de M. Roel Deseyn au ministre de la 15
Mobilité sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem"
(n° 3745)

Orateurs: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de de M. Olivier Maingain au ministre de 18
la Mobilité sur "les marges de sécurité à l'aéroport

INHOUD

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister 1
van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke
Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen
over "de op non-actief staande werknemers van
het BIPT" (nr. 3541)

Sprekers: **Roel Deseyn, Christian Dupont,**
minister van Ambtenarenzaken,
Maatschappelijke Integratie,
Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen

Samengevoegde vragen van 3
- de heer Guido De Padt aan de minister van 3
Mobiliteit over "de onmiddellijke intrekking van het
rijbewijs" (nr. 3744)

- de heer Guido De Padt aan de minister van 3
Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe
verkeerswet" (nr. 3577)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Bart Tommelein aan de 7
minister van Mobiliteit over "de aanvraag van een
duplicaat van een beschadigde nummerplaat"
(nr. 3589)

Sprekers: **Bart Tommelein, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de 9
minister van Mobiliteit over "het voorstel om een
rijbewijs 'in stappen' in te voeren" (nr. 3680)

Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat**
Landuyt, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister 11
van Mobiliteit over "het standpunt van België ten
aanzien van de discussie over de uitstoot van het
luchtvervoer die zal plaatsvinden tijdens de
Algemene Vergadering van de ICAO" (nr. 3660)

Sprekers: **Marie Nagy, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de 13
minister van Mobiliteit over "twee tarieven voor
groepsreizen" (nr. 3685)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Renaat**
Landuyt, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister 14
van Mobiliteit over "de tariefintegratie voor het
openbaar vervoer" (nr. 3727)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister 15
van Mobiliteit over "de luchthaven van Kortrijk-
Wevelgem" (nr. 3745)

Sprekers: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de 18
minister van Mobiliteit over "de veiligheidsmarges

de Bruxelles-National" (n° 3786)

Orateurs: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel comme préalable à un plan de répartition équitable de vols à l'aéroport de Bruxelles-National et la problématique de la sécurité mise en exergue par un bureau de consultance néerlandais" (n° 3787)

Orateurs: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'accès aux parkings couverts pour les voitures équipées au LPG" (n° 3800)

Orateurs: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 3786)

Sprekers: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het opmaken van een echt geluidskadaster als voorwaarde voor een billijk spreidingsplan voor de vluchten op de luchthaven van Brussel-Nationaal en de problematiek van de veiligheid aangekaart door een Nederlands consultingbedrijf" (nr. 3787)

Sprekers: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het toegangsverbod tot overdekte parkeerterreinen voor wagens op LPG" (nr. 3800)

Sprekers: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 4 OCTOBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 4 OKTOBER 2004

Namiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 14.08 uur.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Les questions et les interpellations commencent à 14.08 heures.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

01 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "de op non-actief staande werknemers van het BIPT" (nr. 3541)

01 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Egalité des chances sur "les membres du personnel mis en disponibilité de l'IBPT" (n° 3541)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, nogmaals proficiat met uw ambt.

Ik heb een vraag over het personeelskader van het BIPT, een instituut waarvan men niet kan zeggen dat het overbemand is, maar waar er blijkbaar na bepaalde reorganisaties nog een probleem was met of personeel dat moest worden gedetacheerd naar andere diensten. Uit de vorige vragen bleek tijdens de discussie dat er in mei van dit jaar nog steeds 47 mensen waren aan wie nog geen jobinvulling was aangeboden. Zij stonden op non-actief, wat veel geld kost, want die mensen werden fulltime doorbetaald.

In dit verband had ik graag geweten wat de actuele stand van zaken is. Zijn er mensen met een fulltime betrekking die nog niet opnieuw voor honderd procent zijn ingeschakeld volgens hun gekozen werkregime?

Wanneer werd de laatste van die werknemers in een andere functie geplaatst? Wij hadden van uw voorganger begrepen dat dit tegen vandaag toch een feit zou zijn. Wanneer werd het project van herinvulling van de jobinhoud afgerond?

Naar welke diensten werden zij overgeplaatst en wat is daarbij de verhouding tussen het BIPT en andere diensten?

Welke bijscholingsprogramma's hebben de 47 werknemers gevolgd? Daarover was ook nogal wat discussie, niet het minst over de kostprijs. De vorige keer hebben we fikse bedragen gehoord van de ministers. Als totale kosten voor 2003 werd gesproken over een

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Bien que le personnel de l'IBPT ne soit pas trop nombreux, une réorganisation a entraîné des détachements vers d'autres services. Le 12 mai 2004, 47 personnes étaient toujours en disponibilité. Cette formule est coûteuse: pour 2003, le coût s'élèverait à 3.165.000 euros au total.

Quel est exactement l'état de la situation? Tous les travailleurs bénéficient-ils entre-temps du régime de travail de leur choix? A quand remonte le dernier détachement? Vers quels services les 47 travailleurs ont-ils été détachés? Où l'IBPT se situe-t-il à cet égard par rapport à d'autres services? Quels programmes de formation continue ont-ils été suivis? Quel est le coût total pour les pouvoirs publics?

bedrag van meer dan 3.165.000 euro. Kan er nu worden afgeklokt?
Wat zal het volledige project hebben gekost?

Met andere woorden, ik had graag een stand van zaken gehad in verband met het personeelskader.

01.02 Minister **Christian Dupont**: Mijnheer Deseyn, graag zou ik u de volgende informatie willen geven.

Eerst wil ik uw informatie corrigeren. Op 12 mei 2004 was er geen enkele niet-actieve ambtenaar meer. Het cijfer van 47 niet-actieve ambtenaren heeft wel degelijk bestaan, maar dat was de stand van zaken vastgesteld door mijn administratie op 18 februari.

Sinds 1 april zijn alle gewezen ambtenaren van de dienst Kijk- en Luistergeld overgeplaatst, met uitzondering van 2 ambtenaren. Een ambtenaar geniet een vrijwillige loopbaanonderbreking en de ander heeft langdurig ziekteverlof. De ambtenaren zullen onmiddellijk na het beëindigen van hun loopbaanonderbreking of langdurig ziekteverlof worden overgeplaatst.

Sommige ambtenaren werden ter beschikking gesteld van de federale overheidsdiensten. Een ambtenaar is reeds sinds meerdere jaren ter beschikking van Financiën gesteld, een andere ambtenaar van Sociale Zaken sinds februari 2003. Anderen werden ter beschikking gesteld van de griffies van verschillende rechtbanken. Ze voeren er administratieve taken uit. De tijdens de huidige legislatuur gerealiseerde overplaatsingen werden uitvoerig in het Belgisch Staatsblad van 30 januari, 2 april en 9 april 2004 bekendgemaakt. Een wijziging van sommige overplaatsingen werd gerealiseerd in juli, meer precies op 5 juli 2004 en bekendgemaakt op 13 juli.

De vraag over de opleidingen is zonder voorwerp voor de 47 bedoelde ambtenaren gezien zij taken uitvoeren waarvoor geen specifieke voorkennis is vereist. Deze ambtenaren kunnen, zoals alle ambtenaren, uiteraard opleidingen volgen met toestemming van de diensten waar de ambtenaren zijn aangesteld.

Ambtenarenzaken beheert niet de dossiers van het personeel dat behoort tot het BIPT.

Onze taak bestond erin de ambtenaren opnieuw aan het werk te zetten. Volgens mij zijn wij hierin tijdens de huidige legislatuur binnen een redelijke termijn geslaagd.

01.02 **Christian Dupont**, ministre: Les informations dont dispose M. Deseyn sont fausses. Plus aucun fonctionnaire n'était en disponibilité en date du 12 mai dernier, le chiffre de 47 personnes se rapportait à la situation au 18 février 2004.

Quasi tous les fonctionnaires du service de la Redevance radio-TV sont détachés depuis le 1^{er} avril. Une personne est en interruption volontaire de carrière et une autre est en congé de maladie de longue durée. Elles aussi seront immédiatement déplacées par la suite.

Certains fonctionnaires ont été mis à la disposition des services publics fédéraux. Un agent travaille au SPF Finances depuis quelques années déjà, un autre aux Affaires sociales depuis l'an dernier. D'autres encore ont été mis à la disposition des greffes des tribunaux, où ils effectuent des tâches administratives.

Les mutations opérées sous la législature actuelle ont été publiées au Moniteur belge les 30 janvier 2004, 2 avril 2004 et 9 avril 2004. Des modifications ont été apportées le 5 juillet 2004 et publiées le 13 juillet 2004.

Etant donné que les 47 fonctionnaires accomplissent des tâches qui ne requièrent aucune connaissance préalable spécifique, la question concernant la formation est sans objet. Tous les fonctionnaires peuvent évidemment suivre des formations avec l'autorisation de leur service.

Le département de la Fonction publique ne gère pas les dossiers

du personnel de l'IBPT. Notre tâche consistait à remettre les fonctionnaires au travail, ce que nous avons réussi à faire dans des délais raisonnables au cours de la législature actuelle.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor de informatie.

Het is goed dat de hoge kosten van 2003 niet meer worden herhaald. Dat doet mij in 2004 plezier. Het stemt mij tevreden dat het project reeds in het voorjaar tot een goed einde kon worden gebracht. Wij beschikten op heden nog niet over informatie terzake. Ik zal mij wat de kosten voor 2004 betreft tot uw bevoegde collega wenden.

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

01.03 Roel Deseyn (CD&V): Il faut se réjouir de ce que les dépenses élevées de 2003 ne se répéteront plus et que le projet a déjà pu être mené à bonne fin au printemps 2004. Je m'adresserai au ministre compétent pour m'informer sur les frais pour 2004.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs" (nr. 3744)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe verkeerswet" (nr. 3577)

02 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le retrait immédiat du permis de conduire" (n° 3744)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la nouvelle loi relative à la circulation" (n° 3577)

02.01 Guido De Padt (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, beide vragen waarover ik het wil hebben, zijn al een beetje oudbakken omdat met betrekking tot beide items al een aantal verklaringen werd afgelegd in de pers. Dit heeft natuurlijk te maken met het feit dat onze commissiewerkzaamheden ietwat hebben stilgelegen. Wij hebben daardoor niet direct na de feiten onze vragen kunnen stellen. Dit neemt niet weg, mevrouw de voorzitter, dat we volgens mij de gedachtewisseling nog eens mogen overdoen. Ik wil het even hebben over de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en de evaluatie van de nieuwe verkeerswet.

We hebben een tijdje geleden vernomen dat het Arbitragehof de mogelijkheid voor de parketten om het rijbewijs in te trekken voor een periode van een maand ongedaan heeft gemaakt. Deze periode kon overigens tot twee maal toe worden verlengd. Het Arbitragehof heeft geoordeeld dat dit niet kan omdat in geen beroep bij een rechter wordt voorzien indien de maatregel wordt verlengd met een tweede of een derde termijn. De parketten zullen bijgevolg niet langer de mogelijkheid hebben om tot een intrekking over te gaan.

Ik heb ook al vastgesteld dat in bepaalde arrondissementen de parketten iets vlugger rijbewijzen intrekken. Ik werd vorige week door iemand opgebeld die werd geverbaliseerd omdat hij 71 kilometer per uur reed in een zone waar men maar 50 kilometer per uur mag rijden. Het ging om een vrachtwagenbestuurder die onmiddellijk werd geconfronteerd met het feit dat zijn rijbewijs werd ingetrokken voor 15 dagen. Hij heeft mij gevraagd wat hij hiertegen kon doen.

02.01 Guido De Padt (VLD): En vertu de la nouvelle loi sur la circulation routière, les parquets peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire pour une durée d'un mois, renouvelable deux fois. La Cour d'arbitrage a annulé cette compétence des parquets en l'absence de possibilité de recours.

Le retrait immédiat par le parquet est-il indispensable dans la nouvelle loi sur la circulation routière? Le ministre fera-t-il le nécessaire pour permettre aux parquets de tout de même prononcer encore le retrait du permis de conduire? Sera-t-il prévu une possibilité de recours pour le conducteur?

La nouvelle loi relative à la police de la circulation routière sera évaluée cet automne. Est-il exact que le montant des amendes sera

De wet voorziet hierin, maar betrokkene had wellicht een aantal redenen waarom hij zo snel reed. Het was trouwens ook geen vrachtwagen van meer dan 7,5 ton, omdat dan, vanaf 10 kilometer te veel per uur, het rijbewijs kan worden ingetrokken. Ik heb hem moeten zeggen dat de wet daarin voorziet. De man wordt nu geconfronteerd met het feit dat hij mogelijk zijn betrekking zal verliezen, omdat een werkgever niet altijd gediend is met een chauffeur die plots vijftien dagen niet meer op de baan mag. Ik heb daarbij een aantal vragen, mijnheer de minister.

déterminé en fonction des revenus du contrevenant? De quelles amendes s'agit-il en l'occurrence? Comment compte-t-on organiser ce système dans la pratique?

Le règlement extrajudiciaire des amendes fera-t-il également l'objet d'une évaluation dans ce cadre?

Ten eerste, acht u de mogelijkheid tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs door het parket een onontbeerlijk element voor de uitvoering van de nieuwe verkeerswet? Denkt u eraan stappen te zetten opdat het parket kan blijven doorgaan met de onmiddellijke intrekking? Zo ja, welke stappen? Wordt in dat geval voorzien in een beroepsmogelijkheid voor de chauffeur?

Mevrouw de voorzitter, ik kom thans tot mijn volgende vraag over de evaluatie van de nieuwe verkeerswet.

Sinds het begin van dit jaar zijn de nieuwe verkeerswet en de bijhorende verkeersboetes van kracht. Het is ons niet onbekend dat deze wet al vaak het onderwerp was van soms verhitte discussies. Om hieraan een einde te stellen, nam de federale regering zich voor om de nieuwe wet in het najaar van 2004 te evalueren, om na te gaan of de wet daadwerkelijk bijdraagt tot veiliger verkeer en of de hogere verkeersboetes verantwoord zijn.

Wij hebben vernomen, mijnheer de minister, dat u van plan bent de afgesproken evaluatie uit te voeren. Blijkbaar is er zelfs sprake van om de verkeersboetes inkomensgerelateerd te maken.

Ik beschouw dit op zijn minst als verbazingwekkend, omdat daarvan noch bij de geplande evaluatie van de verkeerswet, noch in het federaal regeerakkoord van mei 2003, noch in de aanloop van de parlementaire behandeling van de nieuwe verkeerswet sprake is geweest.

Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, is uw voornemen om de verkeersboetes inkomensgerelateerd te maken ook het standpunt van de federale regering? Ten tweede, is het de bedoeling om dit, indien het zou worden doorgevoerd, toe te passen op alle verkeersboetes, ongeacht of ze worden gevormd via onmiddellijke inning, minnelijke schikking of op bevel van de politierechter? Ten derde, op basis van welke elementen meent u de hoogte van een inkomen te kunnen bepalen? Als het inkomensgerelateerd maken van verkeersboetes ter sprake kan komen bij de nakende evaluatie, is er dan ook ruimte voor andere aspecten, zoals de door het regeerakkoord in het vooruitzicht gestelde buitengerechtelijke afhandeling van verkeersboetes?

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, collega's, wat de problematiek van de intrekking van het rijbewijs betreft, dit is geen nieuwigheid in de nieuwe verkeerswet. Ik denk dat het systeem al bestaat sinds de jaren '90. Wat wel gewijzigd werd door de nieuwe verkeerswet, is de termijn van 15 dagen. Die werd verlengd tot een

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La Cour d'arbitrage a estimé qu'un retrait de permis de plus d'un mois ne constitue plus une mesure de sécurité, mais une sanction. Les

maand. Het Arbitragehof oordeelde dat men in geval van een termijn van langer dan een maand nog moeilijk kan spreken van een veiligheidsmaatregel, maar dat het dan veeleer een straf is. Het Arbitragehof is van oordeel dat bij een strafsanctie de rechten van verdediging moeten worden gevrijwaard.

Het Arbitragehof zegt dus dat er op een of andere manier in een verhaal voor de rechter moet worden voorzien zodra men spreekt over termijnen van langer dan een maand.

Ik kom nu aan uw specifieke vragen. De intrekkingmogelijkheid van het rijbewijs, en zelfs een ruime intrekkingmogelijkheid van het rijbewijs, is een essentieel element van de nieuwe verkeerswet, die de bedoeling had om streng en snel te kunnen optreden. Vooral het aspect dat het rijverbod hier direct volgt op de inbreuk is een niet te onderschatten effect dat men doelbewust nastreefde bij het opstellen van de nieuwe verkeerswet in dit Huis.

Dit brengt mij bij het antwoord op uw tweede vraag. Ook daar is mijn antwoord "ja". Ik heb de intentie om stappen te ondernemen om deze mogelijkheid te vrijwaren. Tot op heden is de toestand zo dat de intrekkingmogelijkheid zoals zij vroeger bestond in elk geval voort bestaat. Om alle misverstanden te vermijden heb ik de intentie om zo vlug mogelijk de ruime termijnen, zoals opgenomen in de verkeerswet, op een voor het Arbitragehof billijkere wijze te installeren. Dit zou er dan kunnen in bestaan dat we, zodra er een verlenging is van de intrekking van het rijbewijs, in een procedure voorzien waardoor de mensen zelf naar de politierechter kunnen stappen om hun bezwaren te uiten.

Dit gezegd zijnde, wil ik de concrete stappen uiteraard meedelen. Uw eerste vraag houdt verband met uw tweede vraag. In de slotvraag van uw vraag nr. 3577 over de evaluatie van de verkeerswet, vraagt u hoe het staat met de buitengerechtelijke afhandeling van de verkeersboetes. Welnu, er ligt een wetsontwerp klaar om in deze commissie te worden behandeld, in verband met het gerechtelijk bevel tot betaling. De regering heeft in dat verband al een voorontwerp goedgekeurd. Ik maakte toen evenwel nog geen deel uit van de regering. Ik zal dat ontwerp hier verdedigen en eventueel samen met u verbeteren.

In ieder geval werd er een wetsontwerp goedgekeurd dat het de politierechter mogelijk maakt verkeersboetes die niet direct geïnd kunnen worden, op vlottere wijze te innen, dus zonder de zware procedure waarin gebruikelijk is voorzien voor een politierechter. Op dat wetsontwerp kan een amendement worden ingediend, ertoe strekkend in een vlottere procedure te voorzien wat betreft de intrekking van het rijbewijs. Alles staat dus op zijn plaats om zeer snel te reageren op het arrest van het Arbitragehof.

De evaluatie van de verkeerswet zal inderdaad eerder dan gepland gebeuren. In dat verband worden nu reeds inspanningen gedaan om de nodige objectieve cijfers in verband met het effect van de verkeerswet bijeen te zoeken. Daarnaast leggen wij nu reeds contacten met diverse organisaties om die evaluatie grondig te kunnen uitvoeren. Zoals u weet, luidt een van de veelgehoorde opmerkingen dat vele organisaties die dagelijks bezig zijn met

droits de la défense doivent dès lors être préservés.

Le retrait du permis constitue une mesure sévère que nous souhaitons maintenir et je prends dès lors des initiatives dans ce sens. Les délais plus étendus seront instaurés à brève échéance selon des modalités plus équitables pour la Cour d'arbitrage, par exemple une procédure permettant à l'intéressé de s'adresser au juge de police.

Un projet de loi sur l'injonction judiciaire de payer a été élaboré. Il doit permettre une meilleure perception des amendes. L'avant-projet a été établi par mon prédécesseur. Les amendes routières qui ne peuvent faire l'objet d'une perception immédiate pourront désormais être perçues plus facilement, par l'intermédiaire du juge de police. Un amendement à ce projet de loi suffit pour faciliter également la procédure de retrait du permis.

En ce qui concerne l'évaluation de la loi relative à la circulation routière, nous sommes occupés à collecter toutes les données et à établir des contacts avec différentes organisations.

L'université de Liège a en effet réalisé une étude sur la perception des amendes en fonction des revenus. Étant donné que j'avais déposé, il y a cinq ans environ, une proposition de loi visant à calculer toutes les amendes en fonction des moyens financiers du contrevenant, on s'est adressé à moi pour obtenir un commentaire. L'étude n'a toutefois pas encore été officiellement présentée par la ministre de la Justice.

En tout cas, je suis favorable à cette méthode pour des amendes très lourdes. D'autres pays, tels que la Finlande, ont également mis en place des systèmes pratiques en la matière. Du reste,

verkeersveiligheid, hun deskundigheid als miskend achten bij de opstelling van de verkeerswet.

In ieder geval zijn wij nu reeds voorbereidingen aan het treffen om op grondige wijze de evaluatie samen met het zogenaamde middenveld te kunnen maken.

Over het punt inzake verkeersboetes op basis van het inkomen is er in de maanden augustus en september enige beroering geweest in de media. De aanleiding daartoe was een studie van de universiteit van Luik in verband met boetes naar financiële draagkracht in het algemeen, een studie waarin er sprake is van een rechtsvergelijking tussen diverse stelsels in andere Europese landen, en een vergelijking met bestaande voorstellen die ooit werden ingediend. Gelet op het feit dat ik ooit, meer dan 5 jaar geleden reeds, een wetsvoorstel heb ingediend in verband met boetes naar financiële draagkracht – maar dan in het algemeen gesteld – werd ik daarover ondervraagd. Het is, als ik mij niet vergis, de bedoeling van de minister van Justitie die studie van de universiteit van Luik nog op een behoorlijker wijze dan via een perslek bekend te maken. Het zal allicht een basis vormen om in algemene zin over boetes naar draagkracht te discussiëren; ook in het Parlement. In ieder geval is het mijn intentie om in de discussie bij de evaluatie van de nieuwe verkeerswet ook over verkeersboetes naar financiële draagkracht te praten.

In die studie, die nog niet officieel is bekendgemaakt, worden diverse systemen beschreven in het buitenland, waar men zich vooral richt op de fiscale aanslag die mensen ontvangen om aan de hand daarvan de boete te bepalen. U begrijpt dat zo'n systeem in verband met verkeersboetes enkel kan ingevoerd worden in het geval van zeer zware boetes en dat dit enkel kan als het op een zeer eenvoudige wijze wordt ingevoerd zoals dat, naar het schijnt, bestaat in Finland.

Dat gezegd zijnde, wil ik er wel op wijzen dat reeds vroeger, in het algemeen maar ook in het kader van de verkeerswet, er binnen de regering altijd een akkoord is geweest om wat al te zware boetes betreft sociale correcties op een of andere manier te kunnen doorvoeren. Maar nogmaals, ook hier is het goed niet vooruit te lopen op de evaluatie van de verkeerswet die eraan komt.

02.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Als ik het goed begrijp, neemt u zich voor, wat het rijbewijs betreft, de toelating aan de parketten die nu reeds bestaat, om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken voor 15 dagen, te bestendigen. Wanneer er een verlenging zou komen zou u in een beroepsmogelijkheid voorzien. Er zou dus afgestapt worden van de mogelijkheid het rijbewijs onmiddellijk in te trekken voor de langere duur van 1 maand. Heb ik dat goed begrepen? Noteer ik dat zo?

Men mag, mijns inziens, niet de wet van de machtigste opleggen aan de autobestuurder. Men stelt immers vast dat men geen verhaal - ook geen sociale correctie - heeft tegen de intrekking van het rijbewijs door het parket. In bepaalde sociaal te corrigeren gevallen zou het parket of een rechtbank van oordeel kunnen zijn dat een intrekking van het rijbewijs voor een kortere periode van toepassing kan zijn.

les corrections sociales pour les amendes lourdes ont toujours fait l'objet d'un consensus au sein du gouvernement.

02.03 Guido De Padt (VLD): Le retrait pour une période de quinze jours reste donc d'application, mais le retrait immédiat pour une période d'un mois est abandonné?

Aujourd'hui, l'intéressé ne dispose d'aucune possibilité de recours, ce qui n'est pas correct. Vous feriez preuve d'une approche positive en prévoyant la possibilité d'un recours devant le tribunal en cas de prolongation du retrait.

Le VLD participera avec enthousiasme à l'élaboration du

Het zou getuigen van een positieve visie, mijnheer de minister, mocht u de maand intrekking zo laten en slechts bij een verlenging in de procedure voor de rechtbank voorzien. De huidige situatie zou dus in stand worden gehouden. Het Arbitragehof baseert zich wellicht op de 30 of 31 dagen dat men zijn rijbewijs kwijt is zonder dat er enige vorm van gerechtelijke controle op mogelijk is.

Ten tweede, wat de buitengerechtelijke afhandeling betreft, is de VLD "parti pris". Onze fractie heeft tijdens deze legislatuur een wetsvoorstel ingediend. We zullen enthousiast onze medewerking verlenen aan het uitwerken van het wetsontwerp, evenwel niet zonder na te laten een aantal punten op hun merites te beoordelen.

Het verheugt me, mijnheer de minister, dat u het middenveld zult betrekken bij de evaluatie van de verkeerswet. Ik neem aan dat u ook de magistratuur bedoelt. Vanuit die hoek - we zijn beiden jurist - krijg ik nogal wat vragen over de toepasbaarheid en de toepasselijkheid van de nieuwe verkeerswet.

Boetes volgens financiële draagkracht is wellicht een ideologische discussie. Ik ben hier hoegenaamd niet voor te vinden omdat men op die manier een aantal inkomensgroepen en sociale groepen van de maatschappij "demoniseert". De strafwet moet voor iedereen én op gelijke basis gelden. De huidige verkeerswet voorziet reeds in de mogelijkheid om sociale correcties toe te passen afhankelijk van de sociale situatie. Naar verluidt werkt dit systeem naar behoren. Voor de VLD mag dat zo blijven.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer De Padt, ik wil voor de volledigheid nog een aantal zaken zeggen.

Wat betreft de intrekking van het rijbewijs, denk ik dat wij de strengheid van de nieuwe verkeerswet moeten behouden maar tegelijk rechten van verdediging moeten organiseren. U zult mij dus niet ervoor horen pleiten om de mogelijkheden van de procureur bij onmiddellijke intrekking te beperken tot vijftien dagen. Ik denk dat de oorspronkelijke termijn van één maand behouden kan blijven. We moeten niettemin in mogelijkheden voorzien, opdat de betrokkenen hierop kunnen reageren voor een onafhankelijke instantie, in casu uiteraard de politierechter.

Wat betreft de evaluatie door het middenveld, zou ik de gerechtelijke macht nooit middenveld durven te noemen. Ik ga echter akkoord om hen te betrekken bij de evaluatie en gebruik te maken van hun wijsheid.

Ten slotte, voorstanders van het systeem van boetes naar financiële draagkracht wijzen erop dat de gelijke toepassing van de strafwet inhoudt dat de straf gelijk moet worden aangevoeld. Een boete van 500 euro voelt anders voor iemand die 2.000 euro per maand verdient, dan voor iemand die 5.000 euro per maand verdient. Dat is duidelijk een discussiepunt.

02.05 **Guido De Padt** (VLD): Ik rond af door te zeggen dat dat laatste inderdaad duidelijk een discussiepunt is.

projet de loi instaurant la possibilité d'un règlement extrajudiciaire. J'applaudis à l'initiative du ministre d'associer la société civile à l'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière. Je présume que les magistrats y seront également associés: ils ont en effet une bonne intelligence de l'application concrète de cette loi.

Je m'oppose aux amendes calculées en fonction des moyens financiers dont disposent les contrevenants. Cette approche a pour effet de diaboliser inutilement une partie de la population. Il est logique que des corrections sociales soient apportées. Il me semble qu'on procède déjà de la sorte, non sans succès d'ailleurs.

02.04 **Renaat Landuyt**, ministre: En ce qui concerne le retrait du permis, je souhaite maintenir la sévérité de la loi relative à la circulation routière tout en préservant les droits de la défense. S'il n'est pas question de modifier la durée du retrait, le recours auprès du juge du tribunal de police doit toujours rester possible.

Il va de soi que j'associerai les magistrats à l'évaluation de la loi relative à la circulation routière. Je n'aurais toutefois jamais osé les qualifier de "représentants de la société civile".

Enfin, je constate que l'adaptation des amendes aux moyens financiers du contrevenant donne matière à discussion entre partisans et opposants.

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

03 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de aanvraag van een duplicaat van een beschadigde nummerplaat" (nr. 3589)

03 Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "la demande de duplicata d'une plaque minéralogique endommagée" (n° 3589)

03.01 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, wanneer de nummerplaat van een voertuig beschadigd is, kan de eigenaar een nieuwe nummerplaat aanvragen bij de Dienst Inschrijving Voertuigen, de DIV. De aanvraag van de nieuwe nummerplaat moet evenwel steeds vergezeld zijn van het exemplaar van de beschadigde nummerplaat.

In de praktijk betekent zulks dat een automobilist gedurende een aantal dagen zonder nummerplaat zit, zijnde de tijd die nodig is voor aanmaak en verzending van de nieuwe nummerplaat met hetzelfde nummer. Dat neemt minimum vijf werkdagen in beslag. Wie zijn wagen nodig heeft voor zijn werk bijvoorbeeld, wordt dus gedwongen om gedurende vijf dagen – op het document staat "thuis te blijven" – maar ik veronderstel dat men bedoelt dat betrokkene zijn wagen niet mag gebruiken. Voor vele mensen is dit een grote bron van Kafkaïaanse ergernis. Het gaat hier niet altijd om zwaar beschadigde of volledig onleesbare nummerplaten. Soms wordt bijvoorbeeld de nummerplaat gewoon afgekeurd bij de keuring. Een mogelijke oplossing zou erin kunnen bestaan de vereiste te laten vallen om de aanvraag voor een nieuwe nummerplaat te laten vergezellen van de te vervangen nummerplaat. De betrokken automobilist zou dan nog enkele dagen mogen blijven rijden met de beschadigde nummerplaat, om dan gewoon zijn oude nummerplaat binnen te brengen wanneer hij zijn nieuwe nummerplaat kan afhalen aan het provinciaal loket van de DIV. Vereenvoudiging is iets wat wij hoog in het vaandel voeren, maar het botst nogal vaak tegen weerstand vanwege de administratie.

Mijnheer de minister, kan er werk worden gemaakt van deze eenvoudige vereenvoudiging?

03.02 Minister Renaat Landuyt: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik ben ervan overtuigd dat wij een en ander moeten kunnen vereenvoudigen. Trouwens, een van de vereenvoudigingen inzake de DIV is het feit dat men er in Oostende veel dichterbij is dan iemand die bijvoorbeeld in Brugge woont. Dat is een beslissing uit het verleden die ik niet meer kan corrigeren. Blijkbaar kan men het eenvoudiger oplossen door de nummerplaat niet op te sturen, maar zelf even langs te gaan. Dat moet wel gebeuren tijdens de werkuren en men moet ervoor naar Oostende waar het niet altijd mooi weer is.

De vereiste om de oude nummerplaat werkelijk te zien op de betrokken dienst is een essentieel gegeven op het vlak van de veiligheid. Precies de originele nummerplaat is het element om te verhinderen dat men al te zeer misbruik maakt van de nummerplaat. Die vereiste laten vallen is op dit punt een risico. Thans worden de methodes inzake inschrijving, herinschrijving en bewaking van de nummerplaat echter herzien. De DIV is immers de meest bekende dienst en de dienst die het dichtst bij de burger zou moeten staan. Hij

03.01 Bart Tommelein (VLD): Lorsqu'une plaque minéralogique est endommagée et illisible, le conducteur peut en demander un nouvel exemplaire à la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV). La demande de nouvelle plaque doit néanmoins toujours être accompagnée de la plaque endommagée. La durée de confection et d'envoi d'une nouvelle plaque est de cinq jours ouvrables. Au cours de cette période, le conducteur ne peut utiliser son véhicule.

Pourquoi ne renonce-t-on pas à l'obligation d'accompagner la demande de nouvelle plaque de l'exemplaire endommagé ? Le conducteur pourrait, dans ce cas, continuer à utiliser son véhicule et remplacer après quelques jours son ancienne plaque par la nouvelle auprès de l'une des antennes provinciales de la DIV.

03.02 Renaat Landuyt, ministre: La procédure de demande de plaque auprès de la DIV a déjà été simplifiée ces dernières années, notamment par l'installation d'antennes provinciales. On gagnerait déjà du temps aujourd'hui en n'envoyant pas la plaque endommagée, mais en la présentant à l'une de ces antennes provinciales.

Si la DIV tient à rentrer en possession de l'ancienne plaque, c'est pour des raisons évidentes de sécurité. Cette obligation doit dès lors être maintenue.

is zowat het uithangbord van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit.

Ik beschouw het zeker als een prioriteit om de werking van de DIV van naderbij te bekijken. Nogmaals, deze dienst zal wel in Oostende blijven.

Toutes les procédures d'application à la DIV sont actuellement à l'examen en vue de leur simplification plus avant. Cette direction est en effet une vitrine très visible du SPF Mobilité.

03.03 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, zoals u weet ben ik verkozen voor de hele kieskring West-Vlaanderen en niet alleen voor Oostende, net zoals u trouwens. Ik ben uiteraard niet boos, want voor Oostendenaars schept dit heel wat minder problemen. Ik kan begrijpen dat de vereiste om vooraleer men begint met de aanmaak van een nieuwe nummerplaat men eerst de oude gezien moet hebben, noodzakelijk is voor de veiligheid. Als men de nieuwe nummerplaat echter niet zou afleveren vooraleer de oude binnen is, maar wel reeds begint met de aanmaak ervan, dan neemt men volgens mij toch weinig risico's, zeker nu de nummerplaten kunnen worden afgehaald in provinciale kantoren. Vroeger was dit niet het geval en werden alle nummerplaten afgeleverd door "Cantersteen".

03.03 Bart Tommelein (VLD): Je puis comprendre que la DIV, pour des raisons de sécurité, souhaite se voir remettre l'ancienne plaque d'immatriculation avant d'en délivrer une nouvelle. On pourrait cependant gagner du temps en confectionnant déjà le nouvel exemplaire sans qu'on n'ait vu l'ancienne plaque. L'échange pourra alors avoir lieu au moment de la restitution de l'ancienne plaque, par la poste ou au guichet.

Met een beetje goede wil van de dienst zelf zou men dergelijke kleine ongemakken - maar voor individuele personen toch grote ongemakken - kunnen vermijden.

03.04 Minister Renaat Landuyt: Bij de aanvraag van een nieuwe nummerplaat moet men de oude nummerplaat niet tonen. Men krijgt alleen de nieuwe in ruil voor de oude. We zouden dus ervoor moeten zorgen dat de mensen niet naar het bureau moeten gaan om de aanvraag te doen.

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Voilà une suggestion intéressante.

Men heeft de beschadigde nummerplaat dus nog niet gezien als de nieuwe geproduceerd wordt. Naar aanleiding van uw vraag wil ik zeker nagaan of de aanvraagprocedures eenvoudig kunnen worden gehouden. Ik wil ook de mensen duidelijk maken dat zij op die manier eenvoudig tijd kunnen winnen.

03.05 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit antwoord.

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

04 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la proposition d'instaurer un permis de conduire 'par étapes'" (n° 3680)

04 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "het voorstel om een rijbewijs 'in stappen' in te voeren" (nr. 3680)

04.01 Annick Saudoyer (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'apprentissage de la conduite automobile est une étape fondamentale dans la vie de tout citoyen. D'ailleurs, j'ai pu apprendre par la presse que vous vous y intéressez de très près.

04.01 Annick Saudoyer (PS): De rijopleiding is niet langer weg te denken uit onze maatschappij en u volgt deze problematiek van nabij. Ook ik ben erg met verkeersveiligheid begaan. Om die reden diende ik een voorstel van resolutie in dat ertoe strekt tijdens

La sécurité routière étant également une de mes préoccupations principales, j'ai moi-même déposé, l'année dernière, une proposition de résolution visant à introduire une épreuve supplémentaire de

maîtrise automobile dans le cadre de l'examen pratique du permis de conduire. Cette épreuve permettrait d'apprendre aux futurs conducteurs à acquérir des comportements et des techniques destinés à éviter ou, le cas échéant, à gérer des situations dangereuses.

De plus, le caractère obligatoire de cette épreuve de conduite défensive inciterait probablement les compagnies d'assurances à faire un geste pour diminuer la prime de l'assurance RC automobile des jeunes conducteurs qui reste d'ailleurs très exorbitante.

J'ai bien noté votre souhait d'instaurer l'obtention du permis de conduire suivant plusieurs étapes. Les candidats au permis devraient se soumettre à des restrictions en attendant d'affiner leurs compétences sur la route. Si je peux partager l'idée générale, il me semble intéressant de réfléchir à la teneur de ces restrictions.

Suivant vos déclarations dans la presse - je pense notamment à votre idée d'un permis qui serait, durant une période donnée, valable uniquement en semaine et donc en dehors du week-end -, cette restriction permettrait de négocier une diminution du coût des assurances. Vous visez sans doute les sorteurs du samedi soir qui sont majoritairement des jeunes qui prennent le volant dans une ambiance festive et quelquefois insouciance.

Mais le week-end, d'autres jeunes doivent se rendre sur leur lieu de travail. De plus, un grand nombre d'entre eux, étudiants dans le supérieur, vivent la semaine loin de leur domicile et comptent profiter de leur retour en province, les samedis et dimanches, pour peaufiner leur conduite avec le véhicule de leurs parents.

A mon sens, cibler les jeunes est une généralisation abusive. Si ce sont les jeunes conducteurs qui sortent du samedi soir au dimanche matin que vous visez, pourquoi ne pas autoriser la conduite au minimum pendant la journée?

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'interdire aux jeunes conducteurs de rouler tout le week-end, aurait comme dérive de contrecarrer leur apprentissage de la conduite? Quand envisagez-vous de pouvoir diminuer le coût des assurances?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Madame la présidente, chère collègue, il n'entre nullement dans mes intentions de pénaliser les jeunes. C'est la raison pour laquelle la préparation d'un forum des jeunes est en cours sur la sécurité routière afin précisément d'éviter la discussion au sujet d'une sécurité routière qui serait tournée contre les jeunes. Je veux une sécurité routière pour les jeunes.

Nous n'avons fait aucune généralisation en la matière. Cependant, il convient de se baser sur des statistiques neutres et objectives. Pour

het praktische rijexamen een bijkomende proef op te leggen, in verband met het vermijden of het omgaan met gevaarlijke situaties. Aangezien het om een verplichte proef gaat, zou die maatregel de verzekeraars ertoe aanzetten de premie BA voor de jonge chauffeurs, die trouwens onbetaalbaar is, te beperken.

U zou het behalen van het rijbewijs in een aantal fazen willen opdelen. De kandidaat-chauffeurs zouden zich aan bepaalde beperkingen moeten onderwerpen tot hun rijvaardigheid voldoende is aangescherpt. U bent bovendien van oordeel dat een rijbewijs dat, bijvoorbeeld, uitsluitend in de week geldig is, de verzekeringspremie zou kunnen drukken. U denkt wellicht aan de uitgaanders van zaterdagavond, die lichtzinnig achter het stuur plaatsnemen. Er zijn echter ook jongeren die in het weekend met de auto naar het werk gaan. Voorts zijn er ook de studenten, die in de week vaak ver van huis verblijven en van het weekend gebruik maken om bijkomende rijervaring op te doen.

Uw maatregelen ten aanzien van jongeren schieten volgens mij hun doel voorbij. Indien u de feestvierders die tot in de vroege uurtjes doorgaan wil aanpakken, waarom mag er dan overdag niet met de wagen worden gereden? Staat een verbod om tijdens de weekends te rijden het succes van de rijopleiding van de jongere niet in de weg? Tegen wanneer verwacht u een oplossing voor de hoge verzekeringspremies?

04.02 Minister Renaat Landuyt: Het ligt zeker niet in mijn bedoeling alleen de jeugd aan te pakken. Daarom wordt een jongerenforum in dat verband voorbereid. We gaan dus niet uit van een veralgemening.

Anderzijds moeten we ons op

la Belgique, avec le système de délivrance actuel, l'analyse des statistiques 2001 nous indique que les jeunes âgés de 18 à 29 ans représentent 39% des conducteurs de voiture qui décèdent dans les 30 jours suivant un accident ou sont gravement blessés. Les jeunes âgés de 18 à 24 ans représentent 22% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave.

Ce pourcentage monte à 34% durant les trois nuits du week-end. Il est également vrai que les autres tranches d'âge sont concernées par ces statistiques. Ainsi les tranches d'âge 25-34 ans et 35-64 ans représentent respectivement 30% et 33% des accidents graves.

Je n'ai pas l'intention d'interdire aux jeunes conducteurs de rouler durant tout le week-end. J'ai simplement suggéré de parler avec les jeunes de ce problème. C'est la raison pour laquelle nous établissons des contacts avec les organisations de jeunesse. Nous devons entamer un débat sur la problématique du permis de conduire par étapes. Ainsi, il pourrait être envisagé d'interdire aux jeunes de conduire la nuit durant le week-end. Une telle décision doit bien entendu faire l'objet d'une discussion préalable. Le principe réside dans la nécessité d'acquérir un peu d'expérience en matière de conduite automobile la nuit.

Cela dit, j'en viens au coût des assurances. Les assureurs m'ont fait savoir que le coût des contrats pour les jeunes augmente en raison du fait que la période à risques se situe le week-end durant la nuit. C'est à cause de cette période que les primes d'assurances ont été augmentées. Par conséquent, si on pouvait établir un système de permis par étapes ou même un permis à points, on pourrait obtenir une forme de base objective en vue de passer un accord avec les assureurs et ainsi arriver à une diminution des primes d'assurance.

neutrale en objectieve statistieken baseren. Uit de statistieken van 2001 blijkt dat in België 39% van de chauffeurs die binnen de dertig dagen na een ongeval overlijden of die zwaar gewond raken, jongeren tussen 18 en 29 zijn. De jongeren tussen 18 en 24 maken 22% uit van de chauffeurs die bij een ernstig ongeval betrokken raken.

Dat percentage loopt op tot 34% tijdens weekendnachten. Maar ook de andere leeftijdscategorieën zijn goed vertegenwoordigd in de statistieken: de 25-34-jarigen zijn goed voor 30% van de zware ongevallen, de 35-64-jarigen voor 33%.

Ik ben niet van plan jongeren te verbieden tijdens het weekend met de auto te rijden, maar ik wil wél met hen praten. Dat debat moet in fasen gevoerd worden. We zouden hen bijvoorbeeld wel kunnen verbieden te rijden tijdens weekendnachten. Een dergelijke beslissing moet met de betrokkenen doorgepraat worden. Het principe is dat ze rijervaring moeten opdoen 's nachts.

Verzekeringscontracten voor jongeren worden steeds duurder, omdat de weekendnachten de risicoperiodes blijven.

Met een rijbewijs met punten of in stappen heb je een objectieve basis voor een prijsvermindering.

04.03 Annick Soudoyer (PS): Madame la présidente, je tiens tout d'abord à remercier M. le ministre pour sa réponse. Elle me réconforte dans le sens où je constate une volonté d'aider les jeunes sans les catégoriser, le but étant de diminuer le nombre des accidents. Il est évident que les accidents se produisent souvent le week-end durant la nuit.

04.03 Annick Soudoyer (PS): U vergeet hopelijk toch niet dat ze ook nog moeten bewijzen dat ze een voertuig kunnen besturen.

Monsieur le ministre, j'espère que vous prendrez en considération l'idée d'une épreuve de maîtrise automobile. En effet, certaines assurances ont déjà décidé de diminuer la prime de la RC lorsque le jeune participe à une formation de maîtrise automobile.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "la position de la Belgique en ce qui concerne la discussion sur les émissions du transport aérien qui aura lieu à l'Assemblée générale de l'OACI" (n° 3660)

05 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het standpunt van België ten aanzien van de discussie over de uitstoot van het luchtvervoer die zal plaatsvinden tijdens de Algemene Vergadering van de ICAO" (nr. 3660)

05.01 Marie Nagy (ECOLO): Madame la présidente, monsieur le ministre, l'Assemblée générale trisannuelle de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale a lieu actuellement. A son menu figure une résolution dont les conséquences pourraient s'avérer dramatiques pour l'environnement. Selon les dernières informations données récemment par le directeur de la DG Transport à la commission des Transports du Parlement européen, le secteur aérien serait responsable à lui seul de 14% des émissions de CO₂ dans l'Union européenne. C'est encore beaucoup plus que tout ce qu'on avait imaginé jusqu'à présent.

De surcroît, le secteur aérien a été exclu du champ d'application du protocole de Kyoto. Le protocole indique que la maîtrise des ces émissions doit être réglée dans le cadre de l'OACI. Or, à l'heure actuelle, rien ou presque n'est entrepris au niveau international voire national pour aller dans ce sens, c'est-à-dire la réduction des émissions du secteur aérien.

Depuis plusieurs années, le débat sur la manière de remédier à cette situation avance au niveau européen. La discussion se déroule également dans le cadre de l'OACI. En 1996, celle-ci a adopté une sorte de manuel d'utilisation des taxes et des charges qui fixe des balises à ses Etats membres. En juin dernier, le Conseil de l'OACI, instance qui assure la gestion journalière de l'organisation, a proposé un texte relatif aux émissions dans la perspective de la réunion de l'assemblée actuelle, où seront représentés les 188 membres de l'organisation. Le texte a été rédigé par le président du conseil, le Docteur Kotaite. L'Union européenne n'y voyait pas de problème. Cela n'a pas été le cas des Etats-Unis qui semblent être à la base d'une lettre de protestation signée par 21 des 36 Etats membres du Conseil.

Cette lettre propose des amendements qui risquent d'empêcher définitivement les membres de l'OACI de pouvoir encore prendre la moindre mesure pour réduire les émissions produites par le transport aérien. En outre, ils restreindraient également la capacité de l'Union européenne à mettre en place un système de marché des droits d'émissions.

Huit Etats européens représentés au sein du conseil de l'OACI ont protesté contre cette position mais ils ont été mis en minorité. Par conséquent, dans la perspective de l'Assemblée, le président Kotaite a préparé une proposition qui donne largement raison à la lettre pilotée par les Etats-Unis. Tout dépendra donc de l'attitude des Etats européens lors de cette réunion et, en particulier, de leur volonté d'exprimer une réserve la plus nette possible à l'égard de la proposition sur la table. Si l'un d'entre eux devait se montrer hésitant sur cette question, cela pourrait avoir des conséquences dramatiques

05.01 Marie Nagy (ECOLO): De luchtvaart valt niet in het toepassingsgebied van het Kyoto-protocol, maar zou niettemin goed zijn voor 14% van de CO₂-uitstoot in de Europese Unie.

De Algemene Vergadering van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) houdt momenteel haar driejaarlijkse bijeenkomst. In 1996 keurde de ICAO een handboek inzake taksen en belastingen goed waarin krijtlijnen getrokken worden voor de ICAO-lidstaten, en in juni jongstleden nam de organisatie een tekst aan met betrekking tot de uitstoot. 21 van de 36 lidstaten hebben een protestbrief ondertekend, waarvan het initiatief kennelijk uitgaat van de Verenigde Staten, en dat dreigt nu elk voorstel tot beperking van de uitstoot door de luchtvaart in de kiem te smoren. Acht lidstaten hebben tegen die gang van zaken geprotesteerd, maar zij vormen een minderheid. Wat is het Belgische standpunt hierover?

et inciter les Etats-Unis à ne pas remettre en question leur position.

M. le ministre peut-il m'indiquer quelle est la position de la Belgique dans le cadre de cette discussion?

A l'heure actuelle, d'après mes informations, la Belgique ne fait pas partie des huit Etats européens qui se sont exprimés contre les propositions d'amendements défendues par les Etats-Unis. Est-ce vrai? Si oui, comment expliquer cette attitude? Que va faire le ministre pour y remédier le plus rapidement possible?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Madame la présidente, chers collègues, madame Nagy, la première chose que j'ai faite, c'est m'informer. On m'a expliqué que la Belgique ne fait pas directement partie des 36 membres du Conseil mais qu'elle est représentée par le groupe A10 réunissant l'Irlande, le Benelux, l'Autriche et la Suisse. Ce groupe est actuellement présidé par l'Irlande qui fait partie des huit Etats européens signataires de la lettre d'opposition.

Pour être clair, la position de la Belgique est la même, il n'y a pas de doute à avoir sur ce plan-là. La seule chose, c'est que la position européenne – puisqu'on peut vraiment parler d'une position européenne – est minoritaire. Pour le moment, elle cherche à s'organiser pour présenter un front uni et obtenir le meilleur compromis possible.

05.03 Marie Nagy (ECOLO): Si je vous comprends bien, monsieur le ministre, la position actuelle de la Belgique consiste à soutenir les huit pays européens qui ont exprimé leurs réserves au sein du comité au sujet de la position défendue notamment par les Etats-Unis. Pour le moment, la Belgique s'aligne-t-elle sur une position européenne de refus unanime ou cette position est-elle plus nuancée?

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Selon mes informations, nous sommes unanimes sur ce point mais nous sommes minoritaires.

05.02 Minister Renaat Landuyt: België maakt niet rechtstreeks deel uit van de ICAO-Raad, maar is wel lid van de ABIS-groep (Oostenrijk, Benelux, Ierland en Zwitserland), die momenteel door Ierland wordt voorgezeten. Ierland is een van de acht Europese landen die de protestbrief hebben ondertekend. België verdedigt hetzelfde standpunt. Europa, dat een minderheidsstandpunt verdedigt, streeft naar de totstandkoming van een verenigd front om op die manier tot een zo goed mogelijk compromis te komen.

05.03 Marie Nagy (ECOLO): Sluit België zich aan bij het Europees standpunt waarbij een en ander eenparig wordt afgewezen of neemt ons land een genuanceerdere houding aan?

05.04 Minister Renaat Landuyt: Wij nemen ter zake een eenparig standpunt in, maar zijn in de minderheid.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit over "twee tarieven voor groepsreizen" (nr. 3685)

06 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité sur "une double tarification pour les voyages de groupe" (n° 3685)

06.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil u eerst feliciteren met uw nieuwe bevoegdheden. Welcome back, ik zou bijna zeggen welcome home. Als het langs de andere kant is, dan vrees ik dat de beste stropers goede boswachters zijn. Of is het omgekeerd, ik weet het niet.

Mijnheer de minister, ik heb vernomen dat de NMBS blijkbaar twee

06.01 Servais Verherstraeten (CD&V): La SNCB pratique deux tarifs pour les voyages en groupe. Le tarif vert est le tarif normal. Le tarif orange est plus élevé et s'applique aux lignes dont la capacité est plus faible et l'offre

tarieven toepast met betrekking tot groepsreizen. Enerzijds is er een groen tarief. Dat zou overeenstemmen met de vroegere normale prijs voor groepsreizen. Anderzijds is er nu ook een oranje tarief. Dat zou duurder uitvallen dan het groene tarief. Dat oranje tarief zou bijvoorbeeld vanuit de Kempen tot aan de Kust ongeveer 2,5 euro meer kosten. Mijnheer de minister, dat staat los van het gegeven dat ik het merkwaardig vind dat de NMBS oranje tarieven duurder maakt dan groene tarieven.

Volgens mijn inlichtingen zou het zo zijn dat de duurdere tarieven daar worden toegepast waar er minder capaciteit is. Meestal is er echter minder capaciteit waar er ook te weinig aanbod is. Vraag en aanbod hebben voor een stuk met mekaar te maken. Creëert men aanbod, dan komt de vraag soms ook vanzelf. Meestal zijn dan de perifere streken in ons land voor een stukje de dupe. Ze zijn zelfs twee maal de dupe. Enerzijds is er een beperkt aanbod en anderzijds is er een hogere prijs.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook volgende concrete vragen. Op welke concrete lijnen geldt het groene tarief en op welke verbindingen geldt het oranje tarief?

Vindt u de ongelijke behandeling gerechtvaardigd? Zo niet, welke stappen wenst u te ondernemen in verband met dat dubbele tarief?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Verherstraeten, collega's, ik heb een poging gedaan om een eenvoudige uitleg te krijgen over de groene tarieven en de oranje tarieven. Dat is blijkbaar niet zo eenvoudig te geven omdat het zeer flexibel toegepast wordt.

Het groene tarief wordt toegepast als de bezettingsgraad van de trein lager is dan 60%. De bezetting van de treinen wordt geëvalueerd op basis van dagelijkse tellingen. De bezettingsgraad hangt af van het tijdstip, het uur van de dag, en soms ook van de bestemming, zoals u reeds aangaf. Het oranje tarief is inderdaad een korting van 50% in plaats van 70%.

Er zit een logica in. Men wil de groepsreizen en de daaraan verbonden korting richten op tijden waar er minder drukte is. Tijdens de spitsuren zal men dus zeker nooit een groen tarief krijgen. Het groene tarief is eerder voor de daluren. Deze logica wordt wellicht ook toegepast omdat sommige lijnen vlugger of minder vlug aan hun 60% bezetting geraken. Tot daar zit er dus een logica in.

Als u nu vraagt naar mijn standpunt daaromtrent, dan zeg ik u dat er oranje tarieven en groene tarieven zijn, maar dat er niets beter is dan rode tarieven, dat wil zeggen gratis. We kunnen dat echter niet zomaar overal realiseren.

Na de beleidsverklaring start de discussie over de beheersovereenkomst. In het kader van die discussie zullen wij uiteraard pleiten voor meer eenvoudige tarieven die minder flexibel zijn en waarop de mensen kunnen inspelen. Dit bestaat in Vlaanderen nu reeds bij De Lijn.

réduite. Les Belges qui habitent dans la périphérie sont donc doublement désavantagés. Dans leur cas, l'offre de trains est limitée et les tarifs sont plus élevés.

Sur quelles lignes s'appliquent les tarifs vert et orange? Cette double inégalité de traitement se justifie-t-elle? Que compte faire le ministre pour y remédier?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les tarifs de groupe sont appliqués très flexiblement en fonction du taux d'occupation des trains. Le tarif vert comprend une réduction de 70 pour cent et s'applique lorsque le taux d'occupation est inférieur à 60 pour cent. Ce taux d'occupation est mesuré sur la base de comptages journaliers effectués à divers moments de la journée et pour diverses destinations. Le tarif orange accorde une réduction de 50 pour cent.

La SNCB cherche ainsi à déplacer les voyages en groupe vers les heures creuses. Toutefois, le taux d'occupation de 60 pour cent est moins vite atteint sur certaines lignes que sur d'autres.

Ce point sera abordé lors de la discussion du contrat de gestion. Nous préconiserons des tarifs plus simples appliqués avec moins de flexibilité.

06.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, het lijkt mij inderdaad logisch dat er voor spitsuurtreinen geen extra kortingen zijn. De beheersovereenkomst zal echter pas over enige tijd toepasbaar zijn op het terrein. Daarom zou ik willen voorstellen om, als er geen eenvormigheid van tarificatie op korte termijn mogelijk zou zijn, de discriminaties in het aanbod inzake groepstarieven in bepaalde regio's onmiddellijk te laten wegvallen. Van mij mogen dit rode of gratis tarieven zijn, als ze maar betaalbaar zijn voor de belastingbetaler. Discriminaties zou ik in elk geval wegwerken.

06.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Il est logique que la SNCB n'accorde pas de réductions supplémentaires durant les heures de pointe. S'il n'est pas possible d'aboutir à une uniformisation des tarifs à court terme, il y a lieu de mettre fin dès maintenant à la discrimination touchant la périphérie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de tariefintegratie voor het openbaar vervoer" (nr. 3727)

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'intégration tarifaire pour les transports en commun" (n° 3727)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de marge van de trein-tram-busdag van 19 september 2004 verklaarde uw Vlaamse collega-minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, zich uitgesproken voorstander van één ticket voor trein, tram, bus en metro. Minister Van Brempt zou dit voorstel op de eerstvolgende interministeriële conferentie op tafel leggen. Vanuit onze fractie steunen wij het idee volledig om de verschillende vormen van openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen, niet alleen door een uniform ticketsysteem, maar ook op het vlak van de dienstregelingen.

07.01 Guido De Padt (VLD): La ministre flamande de la Mobilité, qui est favorable à un billet unique pour le train, le tram, le bus et le métro, placerait ce point à l'ordre du jour de la prochaine conférence interministérielle. Le VLD préconise l'uniformité du système de billets et une harmonisation plus poussée des horaires.

De vorige regeerperiode waren de geesten bij de directie van de NMBS blijkbaar nog niet echt rijp voor dit idee. Niet zozeer de technologie, maar de verdeelsleutel voor de opbrengsten tussen de verschillende vervoersmaatschappijen bleek toen een struikelblok.

Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet? Quel est le point de vue du ministre et celui de la SNCB? L'intégration tarifaire sera-t-elle abordée dans le nouveau contrat de gestion? Dans quel délai cela est-il réalisable?

Vandaar de volgende vragen.

Wat is het standpunt van de federale minister van Mobiliteit omtrent één gezamenlijk ticket voor trein, tram en bus?

Ten tweede, is hierover reeds overleg gepleegd met de bevoegde ministers van de deelregeringen?

Ten derde, wat is de houding van de huidige NMBS-directie omtrent een uniform ticketsysteem voor de NMBS en De Lijn? Acht de NMBS dit voorstel wenselijk en haalbaar?

Ten vierde, zal de tariefintegratie aan bod komen in het nieuwe beheerscontract tussen de Staat en de NMBS? Zo ja, binnen welke termijn acht de minister dit voorstel uitvoerbaar?

07.02 Minister Renaat Landuyt: Mevrouw de voorzitter, collega's, mijnheer De Padt, mijn persoonlijk standpunt is hetzelfde als dit van de Vlaamse minister van Mobiliteit. Dat is overigens ter sprake gekomen in een gezamenlijk debat dat we met diverse organisaties hebben gevoerd. Dit gezegd zijnde, blijft het een technisch iets

07.02 Renaat Landuyt, ministre: Mon point de vue personnel est identique à celui de ma collègue flamande, mais la réalisation technique de cette idée s'avère

moeilijker uit te werken verhaal.

In ieder geval, om de technici een duidelijk kader aan te geven, ben ik er ook voorstander van dat wij in de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit een eenduidig standpunt formuleren zodat we aan de diverse operatoren en instellingen onder onze bevoegdheden dezelfde opdrachten kunnen geven en nog meer dan nu wordt gekeken hoe een en ander op elkaar af te stemmen is. Tariefintegratie is een punt dat we meenemen naar de onderhandelingen over de beheersovereenkomst.

07.03 Guido De Padt (VLD): Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem" (nr. 3745)

08 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 3745)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het dossier van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem is een vervolgverhaal. Het is eigenlijk een internationale luchthaven, maar jammer genoeg de enige in België die niet beschikt over gratis verkeersleiders of expliciete steun van de federale overheid via Belgocontrol. Dat heeft zo zijn historische redenen, gezien de structuur van het management van de luchthaven, dat jarenlang expliciet was voorbehouden voor een intercommunale. Daardoor was Kortrijk-Wevelgem in vroegere samenwerkingsakkoorden niet opgenomen in de lijst van erkende luchthavens. Luchthavens die in die lijst zijn opgenomen, kunnen aanspraak maken op bepaalde faciliteiten vanwege de federale overheid. Het beheerscontract zelf is overigens aan revisie onderworpen.

Toch heeft de vorige minister van Mobiliteit - ik wens u trouwens ook te feliciteren met uw vernieuwd ambt - in antwoord op vorige parlementaire vragen bepaalde engagementen voorgespiegeld of toch gunstige perspectieven geboden voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Een belangrijk moment was eind juli 2004, toen toenmalig minister Anciaux zei dat er een belangrijke vergadering zou volgen, waarna er meer duidelijkheid zou zijn over die kwestie.

Ondertussen zijn er ook, zoals u goed zult weten, belangrijke engagementen van de provincie West-Vlaanderen en van het Vlaamse Gewest in verband met renovatie.

Graag had ik vandaag van u concreet het volgende geweten.

Wat is de balans na die zomervergaderingen omtrent de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem?

Zal de federale overheid die verkeersleiding ter beschikking stellen? U weet dat het om beperkte kosten gaat. Het zou amper gaan om 1,5 tot 2 miljoen oude Belgische franken op jaarbasis voor het personeelskader.

très difficile. Aussi adopterons-nous une position unique lors de la conférence interministérielle, pour que les techniciens disposent d'un cadre de travail précis. Par ailleurs, il sera aussi question de l'intégration tarifaire lors des négociations sur le contrat de gestion.

08.01 Roel Deseyn (CD&V): L'aéroport international de Wevelgem est le seul à ne pas disposer gratuitement de contrôleurs aériens de Belgocontrol parce qu'il n'a pas été inclus dans l'accord de coopération conclu entre les autorités fédérales et les Régions. Le contrat de gestion entre Belgocontrol et les autorités est d'ailleurs en cours de discussion actuellement.

Le ministre Anciaux avait pourtant esquissé des perspectives favorables et promis une concertation fin juillet 2004. La province de Flandre occidentale et la Région flamande ont entre-temps pris des engagements en vue de la rénovation de l'aéroport.

Qu'est-il ressorti des réunions qui ont eu lieu cet été? Les autorités fédérales mettront-elles des contrôleurs à disposition, ce qui est relativement peu coûteux? Un accord a-t-il été atteint avec le ministère de la Défense nationale? Wevelgem sera-t-il inclus dans le nouveau contrat de gestion? Les autorités fédérales prendront-elles leurs responsabilités en ce qui concerne les prescriptions de

Er moesten ook akkoorden zijn met Defensie. Wat is het resultaat van die gesprekken?

Hoe staat het met de onderhandelingen over het nieuw beheerscontract? Kan Kortrijk-Wevelgem worden opgenomen in de lijst, met alle voordelen die daaraan verbonden zijn?

Na de aanslagen van 11 september 2001 moeten alle luchthavens, ook de kleinere, voldoen aan strengere veiligheids- en uitbatingsvoorwaarden. Ook de federale overheid draagt volgens mij terzake een verantwoordelijkheid ten opzichte van alle luchthavens op zijn grondgebied. Kleinere luchthavens in het Waalse landsgedeelte, zoals Spa en Saint-Hubert, kunnen wel over faciliteiten beschikken. Daarom kan terecht gesproken worden van een discriminatie, die om velerlei redenen, zeker ook budgettaire, door de federale overheid dringend moet worden verholpen.

Ik ben zeer benieuwd naar uw reactie.

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, collega's, mijnheer Deseyn, ik zal zeer voorzichtig antwoorden omdat ik de toestand aan het verkennen ben. Ik ken het vliegveld van Kortrijk-Wevelgem toevallig relatief goed. Ik werd reeds uitgenodigd om de toestand ter plaatse te gaan bekijken om na te gaan of er sinds mijn jeugd al veel veranderd is.

Pas na de begrotingscontrole zullen wij, in het kader van de beheersovereenkomst met Belgocontrol, kunnen bekijken wat er eventueel kan worden gedaan.

Die onderhandelingen moeten nog worden opgestart. Vandaag kan ik u spijtig genoeg geen standpunt meedelen. Ik zit enorm op mijn honger in verband met de vergadering waarnaar collega Anciaux reeds had verwezen. Deze vergadering heeft pas vorige week plaatsgevonden. Ik heb terzake nog geen verslag ontvangen.

08.03 **Roel Deseyn** (CD&V): U begrijpt, mijnheer de minister, dat ik en met mij heel de streek, op onze honger blijven zitten. Alle streekactoren, zoals het streekplatform Rebak, hadden dit als een belangrijke hefboom opgenomen in de totale visie en het werd ook opgenomen in het charter met de Vlaamse overheid. Dit dossier sleept al een hele tijd aan. Wij kunnen ook allerm minst van een modelstaat spreken als we zien dat verslagen over een dergelijk belangrijke vraag niet klaar zijn. U spreekt van voorzichtigheid, ik heb het eerder over een overdreven voorzichtigheid gezien de beperkte budgettaire impact. Ik betreur dat dergelijke beslissingen zo lang aanslepen.

08.04 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de volledigheid en ter correctie, het volgende; De budgettaire impact is wel relatief groot omdat men

sécurité et d'exploitation? Des aéroports wallons de plus petite envergure disposent bien, en effet, de telles facilités dans ce domaine.

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je répondrai avec une grande circonspection à la question de M. Deseyn étant donné que j'explore toujours le dossier. Je connais relativement bien l'aéroport de Wevelgem et j'irai prochainement me rendre compte de la situation sur place. Nous n'examinerons les mesures possibles dans le cadre du contrat de gestion avec Belgocontrol qu'après le contrôle budgétaire. Les négociations doivent encore avoir lieu et je ne puis donc encore prendre position. La réunion évoquée par mon prédécesseur n'est intervenue que la semaine dernière et je ne dispose encore d'aucun rapport.

08.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Le ministre fait preuve d'une prudence excessive car l'incidence budgétaire est réduite. En matière de personnel, il était question précédemment d'un équivalent temps plein. Les intéressés considèrent ce dossier comme un levier important. L'absence pour l'instant du rapport d'une réunion importante prouve par ailleurs que nous ne vivons pas dans un Etat modèle.

08.04 **Renaat Landuyt**, ministre: L'impact budgétaire est

met 1.5 miljoen oude Belgische frank moeilijk 6 tot 8 personeelsleden kan betalen en zeker niet personen met de kwaliteiten als die van het personeel van Belgocontrol.

relativement important. La somme de 1,5 à 2 millions d'anciens francs belges ne permet pas de payer six à huit agents de Belgocontrol.

08.05 Roel Deseyn (CD&V): Men sprak vroeger over een fulltime equivalent. Omwille van allerlei technische redenen is dit misschien opgedreven.

08.06 Minister Renaat Landuyt: Om die reden mag u de technische regels in dergelijke verslagen niet onderschatten. Ik zou een hele hoop technische regels kunnen voorlezen waaraan het vliegveld zou moeten en kunnen voldoen en al de investeringen die daarvoor nodig zijn. Voor een goede verkeersleiding zouden nog een groot aantal technische voorwaarden moeten worden vervuld.

08.06 Renaat Landuyt, ministre: S'il n'y a pas encore de rapport, c'est notamment en raison des règles techniques qui sont très complexes.

Het is niet zo eenvoudig als het stellen van een vraag.

08.07 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, we zullen de evolutie volgen met wellicht andere eenvoudige vragen. Het is belangrijk dat we in het belang van de hele streek samen aan de kar duwen.

08.07 Roel Deseyn (CD&V): Je continuerai à poser des questions sur ce dossier.

08.08 Minister Renaat Landuyt: Een bericht voor de streek: "De nachtvluchten zijn nog niet voor morgen".

08.09 Roel Deseyn (CD&V): De buurtbewoners zullen u dankbaar zijn, mijnheer de minister.

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

*Voorzitter: Roel Deseyn.
Président: Roel Deseyn.*

09 Question de de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les marges de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3786)

09 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheidsmarges op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 3786)

09.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, une étude récente du bureau néerlandais Airport and Aviation Consultancy, commandée par la BIAC en vue d'évaluer les effets du plan de dispersion des nuisances, s'est inquiétée de l'utilisation intensive de la piste 02 depuis la mise en exécution du nouveau plan de dispersion voulu par votre estimé mais néanmoins pas regretté prédécesseur.

L'étude constate que dans la plupart des aéroports, les pistes utilisées dans le cadre d'un système préférentiel de pistes sont de qualité semblable du point de vue de la longueur, de la pente, des installations de guidage, etc. Les pistes les plus courtes ne sont utilisées que quand le vent impose leur utilisation. L'étude préconise à cet égard que dans les conditions actuelles d'équipement, les composantes de vent latéral et de vent arrière devraient être limitées

09.01 Olivier Maingain (MR): Uit de studie die op vraag van BIAC door Airport and Aviation Consulting werd uitgevoerd, blijkt dat de rugwindcomponenten, waarvoor de norm nu 15 knopen is, voor de banen 02/20 tot nul knopen zouden moeten worden beperkt. Bovendien zouden die banen als noodbanen moeten fungeren in geval van zuiden- en noordenwind, en zouden ze niet systematisch mogen worden gebruikt, omdat zulks ten nadele

à respectivement 15 et 0 nœud(s) pour le choix de la piste 02/20. Or, actuellement, le plan de dispersion prévoit une composante de vent latéral de 15 nœuds et de 15 nœuds de vent arrière pour les atterrissages par cette piste 02.

L'étude considère aussi qu'il est préférable de considérer les pistes 02/20 comme des pistes de secours, à utiliser par vent de nord et de sud respectivement, et que celles-ci ne fassent pas partie du PRS (Preferential Runway System) de réduction de bruit. Or, actuellement, la piste 02 est préférentielle les mardis, jeudis et samedis de 3 heures à 7 heures et un samedi sur deux de 7 heures à 23 heures, la piste 20 étant préférentielle toutes les nuits de 23 à 3 heures et le dimanche de 6 à 17 heures. Pour ce bureau d'études, cette utilisation excessive diminue les marges de sécurité. Par ailleurs, l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage avec la 07 droite au décollage formerait une combinaison indésirable parce que ces deux pistes se croisent.

L'étude relève - et c'est un élément très important - que 97 % des accidents en vol ont lieu en phase d'approche d'atterrissage. Or, le plan de dispersion, dans son point relatif à la phase d'approche à l'atterrissage par la piste 02, survole des zones densément peuplées. Comme c'est connu, je ne vais pas rappeler les communes ainsi survolées. Par contre, il faut bien le reconnaître, les terrains survolés en phase d'approche par les pistes 25L et 25R ont été déclarés pour une large part non habitables.

Cette étude vient confirmer ce qui avait déjà été dit, si vous avez pu en prendre connaissance, lors des travaux de la commission, et des nombreuses questions avaient été posées en termes de sécurité. La composante de vent a été un argument souvent soulevé; les pilotes, quand ils ont été entendus devant la commission, ont attiré l'attention sur ce problème. Tout cela est resté, malheureusement, de la part de votre prédécesseur, sans conséquences. N'est-il pas temps d'enfin tirer les conclusions qui sont ainsi confirmées par cette étude d'un bureau indépendant et de revoir très concrètement le plan de dispersion?

Vous me répondrez que c'est en discussion dans le cadre d'un autre dossier qui fait l'actualité, mais je dirais presque "indépendamment".

Indépendamment de cet autre débat d'actualité – quand bien même on trouverait une solution à cet autre débat –, on ne peut concevoir que l'on maintienne des mesures dûment contestées par les autorités veillant au respect des mesures de sécurité dans tous les aéroports du monde.

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Maingain, le rapport du bureau d'études hollandais AAC – Airport Aviation Consulting – a été commandé par BIAC à titre privé et n'engage en aucune manière le gouvernement fédéral. En matière de sécurité aérienne, le gouvernement fédéral suit les mesures "Eurocontrol Safety Record Requirements", implémentées par Belgocontrol et le DGI.

L'étude a pour objet principal d'examiner les critères de vents arrière et transversaux optimaux pour sélectionner une piste préférentielle de

van de veiligheid gaat.

Nog volgens AAC is de combinatie landen op baan 02 en opstijgen van baan 07 evenmin raadzaam, omdat die banen elkaar kruisen. Tot slot wijst de studie erop dat 97% van de ongevallen zich voordoen tijdens de naderingsfase voor het landen. Volgens het spreidingplan worden tijdens die fase voor het landen op baan 02 dichtbevolkte gebieden overvlogen; anderzijds moeten we toegeven dat voor het landen op de banen 25L en 25R onbewoonbaar verklaarde gebieden worden overvlogen.

Welke besluiten trekt de minister uit de studie van Airport Aviation Consulting (AAC)? Los van het andere debat dat heden woedt, is het ogenblik niet aangebroken om het spreidingsplan te herzien?

09.02 Minister Renaat Landuyt: De federale regering is hoegenaamd niet gebonden door het verslag van AAC dat BIAC bestelde. De studie strekt er voornamelijk toe de optimale criteria van rug- en dwarswinden te bestuderen die een maximale theoretische benutting van de luchthaven moeten mogelijk

maken. De spreiding van de geluidshinder kwam in deze studie niet aan bod.

De studie komt tot het besluit dat de componenten van 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind kunnen gebruikt worden voor de banen 07 en 025 in functie van de gebruikte uitrusting en communicatiemiddelen. De huidige criteria voor de banen 02 en 20 zijn gebaseerd op een officiële studie van het Directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV) en blijven ongewijzigd. AAC beveelt verder aan overdag om capaciteits- en dus niet om veiligheidsredenen af te zien van de combinatie “opstijgen” via baan 20 en “landen” via baan 25R.

De procedure voor de huidige gebruikmaking van die combinatie werd goedgekeurd door Belgocontrol.

Bij de uitwerking van het spreidingsplan werden uiteindelijk slechts acht banencombinaties geselecteerd uit het geheel van de onderzochte configuraties, na een onderzoek van de veiligheidssituatie door Belgocontrol. Daardoor wordt thans voor alle vliegbewegingen het vereiste veiligheidsniveau bereikt.

09.03 Olivier Maingain (MR): Waarom heeft BIAC dan een studie besteld, als er geen onzekerheid is over de veiligheid? De veiligheidsmaatregelen moeten door een geheel onafhankelijk orgaan gehomologeerd worden. Daarnaast is de studie op sommige punten kritischer dan u zegt. Er is een capaciteitsprobleem, maar ook de zichtbaarheid vormt een probleem.

09.03 Olivier Maingain (MR): Waarom heeft BIAC dan een studie besteld, als er geen onzekerheid is over de veiligheid? De veiligheidsmaatregelen moeten door een geheel onafhankelijk orgaan gehomologeerd worden. Daarnaast is de studie op sommige punten kritischer dan u zegt. Er is een capaciteitsprobleem, maar ook de zichtbaarheid vormt een probleem.

En tout cas, à moins de trouver que ce bureau d'études est farfelu et complètement fantaisiste, je ne peux comprendre qu'il soit amené à faire ces constatations - parfois beaucoup plus critiques que ce que vous laissez entendre, monsieur le ministre, notamment sur la

combinaison de la piste 02 et de la 07 pour laquelle il fait état de problèmes non seulement de capacité mais également de visibilité et d'usage des vents – et que cette étude soit par ailleurs et tout à coup dénuée de sens.

On devrait être capable un jour de faire appel à une autorité indépendante qui répond à des questions de sécurité telles que les pilotes eux-mêmes en ont déjà relevées. Les pilotes ont déjà dit qu'on leur imposait la piste 02/20 dans certaines conditions de composantes de vent. Bien entendu, vous dites qu'ils ont toujours la possibilité de demander de changer ou d'utiliser d'autres pistes. On sait bien que cela ne se fait pas aussi aisément. Les pilotes ont donc déjà attiré l'attention sur les dangers de l'utilisation de ces pistes par certaines conditions de vent mais on ne veut rien entendre. Je constate qu'il s'agit d'un dialogue de sourds. Je ne sais pas jusqu'où on le poursuivra. J'espère qu'il ne faudra pas constater une catastrophe pour que cette absence de dialogue se résolve en la volonté de rechercher une solution optimale sur le plan de la sécurité.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai rien à dire sur les intentions de BIAC. Je constate seulement qu'elle a demandé cette étude pour observer les possibilités d'augmenter les normes de vent.

09.05 Olivier Maingain (MR): Ils l'ont demandé car ils savent qu'il y a des craintes du côté des pilotes. Ils cherchent peut-être eux-mêmes à se mettre à l'abri en disant qu'ils ont dûment averti les autorités par une étude compétente.

09.05 Olivier Maingain (MR): Om alle verantwoordelijkheid te ontlopen verwoordt BIAC in feite de bezorgdheid van de piloten over een aantal zaken.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: Si vous êtes mieux informé que moi, il n'est pas nécessaire de me poser des questions.

09.07 Olivier Maingain (MR): Il peut être utile que vous sachiez pourquoi une autorité qui dépend de vous – et c'est le cas de BIAC – et c'est cela le paradoxe...

09.08 Renaat Landuyt, ministre: (...)

09.09 Olivier Maingain (MR): Vu les relais que vous comptez au sein de ce puissant organisme, vous avez tout à fait la possibilité de savoir pourquoi BIAC a commandé cette étude. Vous savez très bien qui préside, qui est administrateur délégué, qui représente l'Etat.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la réalisation d'un cadastre de bruit réel comme préalable à un plan de répartition équitable de vols à l'aéroport de Bruxelles-National et la problématique de la sécurité mise en exergue par un bureau de consultance néerlandais" (n° 3787)

10 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het opmaken van een echt geluidskadaster als voorwaarde voor een billijk spreidingsplan voor de vluchten op de luchthaven van Brussel-Nationaal en de problematiek van de veiligheid aangekaart door een Nederlands consultingbedrijf" (nr. 3787)

10.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la déclaration gouvernementale qui lie l'ensemble des

10.01 Olivier Maingain (MR): In de regeringsverklaring staat te

partenaires de la majorité prévoit clairement ce qu'il en est de l'élaboration d'un cadastre du bruit, de manière détaillée, commune par commune, quartier par quartier, sur une période de référence suffisamment longue pour pouvoir déterminer la réalité des nuisances sonores subies par les populations. Autrement dit, la volonté était de sortir de ce qui a toujours été vendu ou présenté comme étant ce qui était acceptable par certains, à savoir un modèle théorique du bruit alors que la volonté de la déclaration gouvernementale était de vérifier sur le terrain ce qu'il en était des nuisances sonores réellement subies par les populations.

Cette demande n'est en soi nullement injustifiée. En effet, pour s'en rendre compte, il suffit de lire sérieusement les différents arrêts du Conseil d'Etat rendus à la suite notamment de recours d'habitants concernant le plan de répartition élaboré par votre prédécesseur. Ainsi, l'arrêt du Conseil d'Etat du 17 mars dernier insiste sur la nécessité de l'adoption d'un tel cadastre dans un délai rapproché. Si le plan provisoire de votre prédécesseur n'a pas été annulé, c'est parce qu'il existe un engagement visant à établir un cadastre réel du bruit.

Les mesures de bruit effectuées sur le réseau de sonomètres de l'Institut bruxellois de gestion de l'environnement ont montré des écarts très importants entre les prévisions du cadastre théorique de bruit du plan de dispersion et la réalité sur le terrain, même si malencontreusement, sous l'actuel gouvernement régional, d'aucuns ont cru utile de ne plus poursuivre ces relevés par sonomètres. Les écarts constatés jusqu'à présent par les sonomètres de l'IBGE vont tous dans le sens d'une sous-évaluation manifeste des nuisances sonores puisque, en tous points, le nombre de passages bruyants d'avions se révèle, au minimum, 3 à 4 fois supérieur aux prévisions.

A ce constat s'ajoutent encore d'autres aspects contenus dans le cadastre prévisionnel de bruit qui vont tous dans le sens d'un manque d'objectivation et d'une minimisation des effets des vols de nuit sur la santé des riverains de l'aéroport.

En outre, le fait que les relevés sonométriques démontrent une fréquence moyenne de vols de nuit supérieure à la moyenne annuelle lors de l'utilisation de certaines routes, le cadastre provisoire apparaît bien comme un outil inadapté.

On sait bien que des passages d'avion ne sont considérés sur la base du cadastre théorique que pour des valeurs élevées de bruit supérieures à 70 dB. Je rappelle que l'Organisation mondiale de la Santé considère, dans ses recommandations, que tout bruit supérieur à 45 dB, fenêtres fermées, dans une habitation la nuit est considéré comme une atteinte à la santé. L'intensité des pics de bruit n'est donc pas suffisamment prise en compte par ce modèle théorique. De plus, ce modèle théorique ne prend en compte que les moyennes de bruit et de fréquence de passage calculées sur base annuelle alors que celles-ci occultent les situations de très fortes expositions.

Le 10 septembre dernier, vous n'avez répondu que partiellement dans "Le Soir", me semble-t-il, à une question d'un journaliste francophone relative à l'élaboration de ce cadastre. Vous avez laissé entendre que vous disposiez de données d'informations sur le bruit autour de

lezen dat men ter plaatse wil nagaan hoe groot de geluidshinder werkelijk is voor de bevolking. De Raad van State heeft op 17 maart 2004 aangedrongen op het opstellen van een geluidskadaster. Metingen hebben evenwel uitgewezen dat er zeer grote verschillen zijn tussen de theoretische modellen en de realiteit, en dat de werkelijke geluidsoverlast daarbij onderschat wordt.

Het voorlopige kadaster lijkt ongeschikt. Het houdt enkel rekening met waarden van meer dan 70 dB, terwijl de Wereldgezondheidsorganisatie ervan uitgaat dat een geluidsniveau van 45 dB al schadelijk is voor de gezondheid. In dit theoretische kadaster wordt enkel gekeken naar gemiddelde geluidswaarden en gemiddelde aantallen overvliegende toestellen op jaarbasis. Piekbelastingen worden daardoor weggemoffeld.

Hoe ver is men intussen gevorderd met de uitwerking van het objectieve geluidskadaster? Zal dat kadaster in nauwe samenwerking met de Gewesten worden opgesteld? Met welke instrumenten zullen de metingen worden uitgevoerd en geregistreerd? Hoe weerlegt u bovenstaande kritiek, die berust op wetenschappelijke analyses? Hoe zal u de gevolgen van het spreidingsplan voor de volksgezondheid en het milieu opnieuw evalueren? Wat is de stand van zaken in verband met het isolatieprogramma, ook al mag dat niet beschouwd worden als de alleenzigmakende oplossing voor het probleem?

Bruxelles, sans d'autres précisions.

En conséquence, pouvez- vous me faire savoir, monsieur le ministre,

- quel est l'état actuel de la procédure d'élaboration du cadastre objectif de bruit, conformément à la déclaration gouvernementale?
- si ce cadastre sera bel et bien réalisé contradictoirement, c'est-à-dire en étroite collaboration avec les Régions concernées?
- quels sont les instruments sonométriques qui seront déployés pour assurer le relevé? Quel en sera le placement, quel sera leur nombre, afin de permettre la représentativité?
- quelles réponses formulez-vous eu égard aux critiques exposées ci-dessus qui reposent sur des analyses tout à fait scientifiques?
- comment comptez-vous procéder à une réévaluation des effets du plan de dispersion sur la santé publique et sur la qualité de l'environnement autour de l'aéroport et y associerez-vous les Régions?
- qu'en est-il du programme d'isolation acoustique?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Maingain, l'état actuel du cadastre de bruit est le suivant. Nous disposons d'un cadastre complet validé par des mesures pour l'année 2003. Par complet, j'entends que le cadastre consiste en des cartes avec des moyennes de bruit, des cartes avec des fréquences de dépassement de l'ordre de 70 décibels et des tableaux reprenant le nombre de personnes concernées par ces mesures de bruit ou ces fréquences.

Par ailleurs, il existe un cadastre simulé pour les décisions prises le 28 février 2004 qui implémentent le plan de dispersion. Bien entendu, ce cadastre simulé, utilisé pour estimer l'impact de l'implémentation, n'était pas validé par des mesures parce qu'une projection n'était pas nécessaire. Le Conseil d'Etat a d'ailleurs confirmé, dans son arrêt du 17 mars 2004: "Le dossier contient un cadastre de bruit 2004 établi par BIAC le 25 février 2004 et qui porte notamment sur le nombre de survols des différentes communes proches de l'aéroport. Ce cadastre représente la situation future sur la base de l'utilisation simulée des pistes et des routes, et pas seulement des pistes ainsi que le précise l'acte critiqué. S'il est vrai que ce cadastre est fondé sur l'utilisation simulée, encore faut-il rappeler que l'acte critiqué établit une situation provisoire dans l'attente de l'élaboration d'un cadastre réel du bruit".

Actuellement, un cadastre complet est en cours de réalisation. Il sera validé par des mesures pour les quatre premiers mois de l'implémentation du plan de dispersion. Le cadastre complet pour toute l'année 2004 ne sera prêt que dans le courant du deuxième trimestre 2005.

En outre, la commission d'avis dans laquelle toutes les Régions sont représentées analyse et compare les mesures utilisées pour la validation du cadastre du bruit. Ainsi, les Régions sont associées au développement de ce cadastre.

Pour l'instant, 37 sonomètres sont actifs autour de l'aéroport sur les différents couloirs de flux. Il y en avait six en plus, mais apparemment, on a dû suspendre leur fonctionnement pour des raisons budgétaires. Il va de soi que seuls les sonomètres stables

10.02 Minister Renaat Landuyt: Het kadaster is volledig voor 2003. Na de instelling van het spreidingsplan op 28 februari 2004, werd een theoretisch kadaster opgemaakt, maar het werd niet door metingen gevalideerd omdat het een projectie is. De Raad van State heeft bevestigd dat het door BIAC opgemaakte geluidskadaster op simulaties gebaseerd was en dat het een voorlopige situatie weergaf in afwachting van een echt geluidskadaster. Er wordt momenteel aan het volledige kadaster gewerkt en dat van 2004 zal slechts in het tweede kwartaal van 2005 klaar zijn. De Gewesten nemen deel aan de validatie van het geluidskadaster via de adviescommissie waar ze aanwezig zijn. In de omgeving van de luchthaven zijn momenteel 37 sonometers operationeel, 6 andere toestellen werden om budgettaire redenen buiten werking gesteld.

Als men rekening houdt met de natuurlijke isolatie stemmen de maatregelen overeen met hetgeen de WHO voorschrijft. Er wordt rekening gehouden met pieken van meer dan 70 dB. De gevolgen voor de gezondheid werden gemeten aan de hand van een wetenschappelijk verslag. Ik verzet

peuvent être utilisés pour la validation.

La science doit être pratiquée par les scientifiques. Comme je viens de le dire, la commission d'avis se penche systématiquement sur les questions de la validation des simulations et des mesures.

Je vais maintenant aborder les trois points que vous avez soulevés.

Premièrement, les contours de fréquence utilisent 70dB comme critère, en tenant compte de l'isolation naturelle. Ce critère est fondé sur des recommandations de l'OMS.

Deuxièmement, les pics de bruits sont intégrés dans le calcul des moyennes. Dans les études de santé, les pics de plus de 70 dB sont évalués.

Troisièmement, l'impact sur la santé a été estimé sur la base d'un rapport scientifique. Je ne suis pas opposé à approfondir les recherches en association avec les Régions.

En ce qui concerne l'exécution du programme d'isolation acoustique, cette mesure faisait partie du projet d'accord que le gouvernement fédéral a proposé aux Régions. Il faut malheureusement que j'attende la poursuite du dossier DHL pour pouvoir répondre avec certitude à cette question.

10.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour avoir apporté à cette question des réponses plus détaillées et plus volontaires que son prédécesseur, qui s'abritait invariablement derrière le modèle théorique dont tout le monde sait qu'il est totalement insatisfaisant.

Monsieur le ministre, je relève que vous avez un bilan pour l'année 2003. Je suppose que ce bilan peut être communiqué, à savoir les différentes cartes dont vous avez fait état. Si je vous écris pour avoir connaissance du bilan, je suppose que je recevrai une réponse positive et j'en serai très heureux.

Je note également avec satisfaction que vous constatez en effet que le Conseil d'Etat, tout en disant que l'on peut travailler à titre provisoire sur la base d'un cadastre simulé, exige qu'un cadastre réel soit établi.

Enfin, en ce qui concerne la méthode scientifique, j'émetts une réserve au sujet des pics de bruits et de la limite à partir de laquelle on considère qu'il y a dépassement de la norme OMS. Vous considérez que cette limite se situe à 70 dB; d'autres sont plus restrictifs. Je continue à penser qu'il y a – de nuit en tout cas –, atteinte à la santé à partir de 45 dB. J'estime que cela mériterait d'être pris en compte dans la méthode scientifique.

Vous nous annoncez le bilan pour 2004 dans le deuxième trimestre 2005. Cela me semble fort éloigné. On pourrait au moins obtenir le bilan du premier semestre 2004 dans le courant du deuxième semestre 2004. On pourrait avoir une période de références partagées. Soyons de bon compte. Je sais que tout est dans tout en politique mais si le cadastre du bruit fait apparaître qu'il y a vraiment –

me evenwel niet tegen nieuw onderzoek. Over het geluidsisolatieprogramma bestaat er een voorstel van akkoord. Ik wacht de verdere evolutie van het DHL-dossier af om deze vraag met zekerheid te kunnen beantwoorden.

10.03 Olivier Maingain (MR): Ik kan me er alleen maar over verheugen dat uw antwoorden een stuk vollediger zijn dan die van uw voorganger. Ik veronderstel dat de resultaten voor 2003 kunnen voorgelegd worden. U bevestigt trouwens dat we volgens de Raad van State voorlopig kunnen werken op grond van het theoretische kadaster, maar dat er hoe dan ook een echt moet komen. Over de wetenschappelijke methode blijkt er onenigheid bestaan, onder meer over de grenswaarde van 70 dB en die van 45 dB die door de WHO wordt aanbevolen. Als uit het kadaster blijkt dat er overdreven geluidshinder is moeten we niet wachten tot 2005 om hiertegen iets te ondernemen.

ce que tout le monde sait – des excès de nuisances sonores, il n'y a aucune raison d'attendre encore jusqu'au deuxième trimestre 2005 pour envisager de corriger la réalité sur le terrain! Sinon, c'est vraiment dire aux gens que l'on se moque d'eux!

10.04 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, j'aimerais vérifier ce dernier point, car cela doit durer jusqu'à la mi-2005. Je veux toutefois souligner qu'un problème se pose pour déterminer un bon cadastre de bruit en 2004: six sonomètres ne fonctionnent pas à cause de problèmes budgétaires, et il s'agit des six sonomètres de la Région bruxelloise!

10.04 Minister Renaat Landuyt: Ik zal dit laatste punt nagaan. De zes geluidsmeters van het Brusselse Gewest functioneren echter niet en dit bemoeilijkt het opmaken van een objectief geluidskadaster.

10.05 Olivier Maingain (MR): Il est exact qu'à partir du début juillet, la nouvelle majorité à la Région de Bruxelles — vous voyez l'erreur de changer de majorité à la Région de Bruxelles! — a cru utile de retirer des sonomètres. Merci de le souligner, j'en ferai bon usage au Parlement régional.

10.05 Olivier Maingain (MR): Ik stel het op prijs dat u hierop de aandacht vestigt. Ik zal dit aankaarten in het gewestelijk parlement.

Le **président**: On aura sans aucun doute suffisamment de temps dans les jours à venir pour traiter cette question en long et en large.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het toegangsverbod tot overdekte parkeerterreinen voor wagens op LPG" (nr. 3800)

11 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'accès aux parkings couverts pour les voitures équipées au LPG" (n° 3800)

11.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb ondertussen gemerkt dat ik niet de enige ben die rond LPG vragen stelt. Ik ben echter wel de enige die de vraag aan u heeft gericht, mijnheer de minister.

11.01 Simonne Creyf (CD&V): Les véhicules équipés au LPG sont devenus de plus en plus sûrs, ces dernières années: le placement des réservoirs est strictement réglementé, les voitures doivent être présentées au contrôle technique après deux ans au lieu de quatre et les réservoirs LPG eux-mêmes font l'objet d'un contrôle approfondi tous les six ans. Malgré ce gain de sécurité très considérable, l'accès aux parkings souterrains reste interdit à ce type de voitures. Cette interdiction se justifie-t-elle toujours aux yeux du ministre?

Ik zal het niet hebben over LPG als milieuvriendelijke brandstof, maar wel over een aspect van mobiliteit, te weten al dan niet kunnen parkeren. Meer bepaald gaat het over het niet mogen parkeren in overdekte parkeerterreinen, van wagens op LPG.

Veiligheid is belangrijk, maar ik denk dat er op dit vlak veel vooroordelen bestaan die onterecht zijn. Zo is de technologie inzake LPG ernstig veranderd en verbeterd. De plaatsing van LPG-installaties kan enkel nog gebeuren door erkende installateurs met een certificaat. Er zijn de bijkomende verplichte technische controles. Voor een nieuwe wagen bijvoorbeeld moet men reeds naar de verplichte keuring na twee jaar, dit in tegenstelling tot andere nieuwe wagens die pas na vier jaar verplicht naar de autokeuring moeten. Er is ook een verplichte keuring van de gasinstallatie, om de zes jaar, waarbij tank en leidingen onder druk worden gezet en waarbij de hele installatie integraal wordt gekeurd.

La confusion la plus totale entoure d'ailleurs le fondement légal de cette interdiction. Récemment, le ministre de l'Environnement, M. Tobbacq, s'est montré favorable, dans les médias, au LPG et à la levée de l'interdiction de garer les voitures roulant au LPG dans les

Ondanks al deze maatregelen, technologisch en op het vlak van veiligheid, blijven LPG-wagens geweerd uit ondergrondse parkings. Mijnheer de minister, vindt u dit verbod nog gerechtvaardigd? Wat is de wettelijke basis van dit verbod? Nu blijkt er daarover nogal wat

verwarring te bestaan. In een interview in "Knack" zei minister Tobback, bevoegd inzake leefmilieu, dat er volgens hem geen wettelijke bepalingen meer zijn die de toegang van wagens die rijden op LPG tot overdekte parkeerterreinen, verbieden. Ik dacht dus dat het opgelost was. Volgens de Federatie van Butaan en Propaan zou in Vlaanderen – alleen in Vlaanderen – sinds 2002 een wetgeving bestaan waarbij dat verbod zou zijn opgeheven, maar zouden de nodige uitvoeringsbesluiten nog moeten worden genomen in het kader van de Vlarew-wetgeving. In Brussel en Wallonië zou het verbod nog van kracht zijn. Op een vraag van collega Gerkens hoorde ik minister Dewael echter antwoorden dat alleen hij terzake bevoegd is. Alleen het federaal niveau is terzake dus bevoegd.

Mijnheer de minister, in uw hoedanigheid van minister en van jurist kunt u misschien uiteindelijk klaarheid brengen in dit dossier.

Ten slotte, mijnheer de minister, nog dit. Voor zover u ervan overtuigd zou zijn dat voornoemd verbod niet meer gerechtvaardigd is, bent u dan bereid een initiatief te nemen tot overleg?

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf, de minister van Mobiliteit is bevoegd voor de reglementering inzake de installaties. Deze reglementering werd reeds medio 2001 verstrengd, waardoor de vroegere argumentatie voor een eventueel verbod op het binnenrijden van voertuigen achterhaald is.

De stand van zaken op dit moment is de volgende. De minister van Binnenlandse Zaken is inderdaad bevoegd wat betreft de werking van de brandweer. Het is immers de brandweer die de attesten aflevert aan de parkinguitbaters. Daar zit wellicht de knoop. De plaatselijke brandweer moet de veiligheid kunnen garanderen. Hij kan die veiligheid garanderen in de mate dat hij rekening houdt met het hoge veiligheidsniveau dat de installaties nu reeds bereiken. Om dit te kunnen krijgen, is het best dat hij daaromtrent de nodige geruststellingen krijgt van de minister van Binnenlandse Zaken of dat de daarvoor benodigde regels worden aangepast. Mijn voorganger heeft de minister van Binnenlandse Zaken hieromtrent reeds een positief advies gegeven. De minister van Mobiliteit heeft reeds bevestigd dat hieraan, wat zijn bevoegdheid en zijn zicht op de zaak betreft, geen veiligheidsrisico's meer verbonden zijn.

11.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als ik het goed begrijp, is de minister van Binnenlandse Zaken bevoegd. Wat hij echter ook zou beslissen, het blijft de brandweer die het toegangsverbod autonoom zou kunnen handhaven. Klopt dat?

11.04 Minister **Renaat Landuyt**: De minister van Mobiliteit kan in het kader van de Hoge Raad voor Beveiliging tegen Brand en Ontploffing

parkings couverts. Par ailleurs, le ministre Patrick Dewael a indiqué il y a peu, en réponse à une question parlementaire, que ce point relève de la compétence exclusive du ministre fédéral de l'Intérieur. M. Landuyt envisage-t-il de prendre une initiative dans ce dossier?

11.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le ministre fédéral de la Mobilité est compétent en ce qui concerne la réglementation relative à l'installation et au contrôle des réservoirs à LPG dans les voitures. La réglementation a été renforcée au milieu de l'année 2001, de sorte que l'interdiction de garer ces véhicules dans les parkings souterrains est aujourd'hui dépassée.

Les services d'incendie sont du ressort du Ministre de l'Intérieur. Les services locaux fournissent les certificats de sécurité donnant accès aux parkings souterrains locaux; ils reçoivent leurs directives du ministre de l'Intérieur. L'ancien ministre fédéral de la Mobilité a informé M. Dewael qu'à la suite du renforcement de la réglementation, l'interdiction des parkings souterrains aux véhicules munis d'une installation LPG ne se justifie plus.

11.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Les services d'incendie locaux peuvent-ils continuer à refuser cet accès de leur propre initiative?

11.04 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est le ministre de l'Intérieur qui

bevestigen dat er geen gevaar meer is. Hij heeft dat gedaan. Het is nu aan de minister van Binnenlandse Zaken om richtlijnen uit te vaardigen - ik weet niet uit het hoofd of hij daarvoor een regel moet aanpassen - waarmee men kan rekening houden om te bepalen waar het veilig is.

Wij zouden er nog voor kunnen zorgen dat er opnieuw een sticker wordt geplaatst met de erkenning dat alles conform is geïnstalleerd. Dat is echter weer een gevoelig debat. De uitbaters van parkings die zich meestal in gebouwen bevinden, willen immers de zekerheid hebben dat het op een correcte wijze werd geïnstalleerd. Men moet dat op een vlotte manier kunnen attesteren. Men werkt nu met een sticker vooraan, maar dat blijkt niet blijvend te zijn. We moeten dus in overweging nemen eventueel opnieuw een duidelijke sticker achteraan de wagens te plaatsen zodat ook de controle in de parking vlot zou kunnen verlopen.

Ik begrijp echter wel dat Binnenlandse Zaken het veiligheidsrisico in acht neemt. Oorspronkelijk had men immers vastgesteld dat het minder veilig was. Nu zijn wij zo geëvolueerd dat wij kunnen zeggen dat het even veilig is. Daarin wil men nu gecontroleerd versoepelen. Ik denk dat er al veel parkings zijn die vandaag geen verbod meer hebben.

11.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, in de mate dat u daarin uw bevoegdheid kan laten gelden hoop ik dat u daarin initiatieven neemt - bijvoorbeeld via een sticker van herkenning - zodat wij in dit dossier vooruitgang kunnen boeken.

leur adresse des directives. Dans le cadre de mes compétences, je pourrais envisager de faire apposer un autocollant sur les véhicules qui répondent aux normes de sécurité les plus strictes afin de rassurer les exploitants de parkings souterrains.

Je comprends bien évidemment la sévérité avec laquelle les services d'incendie contrôlent la sécurité dans les parkings.

11.05 **Simonne Creyf** (CD&V): J'invite le ministre à aller de l'avant dans ce dossier.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.39 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.39 heures.*