



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

16-03-2009

Namiddag

lundi

16-03-2009

Après-midi

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de NACE-code van de rijsscholen" (nr. 10622) 1
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de niet-erkenning van de rijsscholen" (nr. 10623) 1
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de slaagcijfers voor de theoretische rijsschoolexamens" (nr. 10624) 1
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de noodzakelijke hervorming van de rijopleiding" (nr. 10668) 1
- de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "ondernemingen of instellingen die illegaal gebruik maken van het systeem van de vrije begeleiding om rijlessen te organiseren" (nr. 11459) 1

Sprekers: **François Bellot, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrijstelling van retributie bij de hernieuwing van het rijbewijs voor diabetespatiënten" (nr. 10757) 9

Sprekers: **Maya Detiège, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de met de technische keuring van de voertuigen belaste instellingen" (nr. 10889) 11

Sprekers: **Valérie De Bue, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overleg met de Gewesten" (nr. 10986) 14

Sprekers: **Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ontwerprichtlijn van de Europese Commissie inzake de voorrang van het goederenvervoer" (nr. 11010) 16

Sprekers: **Stefaan Van Hecke, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

- Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de 19

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le code NACE des écoles de conduite" (n° 10622) 1
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences du non-agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur" (n° 10623) 1
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les statistiques de réussite aux examens théoriques d'apprentissage à la conduite" (n° 10624) 1
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme nécessaire de l'apprentissage à la conduite automobile" (n° 10668) 1
- M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation illégale de la filière libre par des sociétés ou des institutions afin d'organiser des cours de conduite" (n° 11459) 1

Orateurs: **François Bellot, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de Mme Maya Detiège au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'exonération de la redevance due en cas de renouvellement du permis de conduire pour les patients diabétiques" (n° 10757) 9

Orateurs: **Maya Detiège, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les organismes chargés du contrôle technique des véhicules" (n° 10889) 11

Orateurs: **Valérie De Bue, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la concertation avec les Régions" (n° 10986) 14

Orateurs: **Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de directive de la Commission européenne relative à la priorité à réserver au transport de marchandises" (n° 11010) 16

Orateurs: **Stefaan Van Hecke, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

- Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la 19

minister van Justitie over "het alternatief voor de onmiddellijke inning" (nr. 11498)

Spreekers: **Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Justice sur "l'alternative à la perception immédiate" (n° 11498)

Orateurs: **Jean-Luc Crucke, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van 21
 - de heer André Flahaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de betrokkenheid van het Waals Gewest bij het nieuwe plan voor het beheer van de geluidsoverlast rond Brussels Airport" (nr. 11117) 21
 - de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het niet-naleven van het systeem voor de keuze van de start- en landingsbanen door Belgocontrol" (nr. 11674)
 - mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het niet-naleven van de ministeriële onderrichtingen door Belgocontrol" (nr. 11713) 21
 - mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het niet-naleven van de ministeriële onderrichtingen door Belgocontrol" (nr. 11717) 21
 - de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het tijdspad voor de invoering van een geleidelijk verbod op nachtvluchten tijdens het weekend" (nr. 11827) 21
Spreekers: **André Flahaut, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Questions jointes de 21
 - M. André Flahaut au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'implication de la Région wallonne dans le nouveau plan de gestion des nuisances sonores de Brussels Airport" (n° 11117) 21
 - M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le non-respect du système de sélection des pistes par Belgocontrol" (n° 11674)
 - Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol" (n° 11713) 21
 - Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol" (n° 11717) 21
 - M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le timing de l'interdiction progressive des vols pendant les nuits du week-end" (n° 11827) 21
Orateurs: **André Flahaut, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de goedkeuring van de richtlijn betreffende de luchthavengelden" (nr. 11711) 26
Spreekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'adoption de la directive sur les redevances aéroportuaires" (n° 11711) 26
Orateurs: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Samengevoegde vragen van 28
 - de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de sterk stijgende tarieven voor de sportluchtvaart" (nr. 11521) 28
 - de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het project tot eenzijdige verhoging van alle prestaties uitgevoerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 11530) 28
Spreekers: **Bart Laeremans, Luk Van Biesen, Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit

Questions jointes de 28
 - M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la forte augmentation des tarifs dans le domaine de l'aviation de tourisme" (n° 11521) 28
 - M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le projet d'augmentation unilatérale des prestations effectuées par la Direction générale Transport aérien" (n° 11530) 28
Orateurs: **Bart Laeremans, Luk Van Biesen, Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité

Vraag van de heer Fouad Lahssaini aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bestrijding van grenscriminaliteit" (nr. 11303) 35

Question de M. Fouad Lahssaini au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la lutte contre la criminalité frontalière" (n° 11303) 35

Sprekers: Fouad Lahssaini, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		Orateurs: Fouad Lahssaini, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de organisatie van "Verkeersveilige Dagen" (nr. 11523)	36	Question de M. Stefaan Vercamer au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'organisation de 'Journées de la sécurité routière'" (n° 11523)	36
Sprekers: Stefaan Vercamer, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		Orateurs: Stefaan Vercamer, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	38	Questions jointes de	39
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de mankementen bij het onderhoud van vliegtuigen op Zaventem" (nr. 11735)	38	- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les lacunes dans l'entretien des avions à Zaventem" (n° 11735)	39
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "mankementen bij het onderhoud van vliegtuigen" (nr. 11762)	39	- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les lacunes observées au niveau de l'entretien d'avions" (n° 11762)	39
- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het technisch onderhoud bij Sabena Technics" (nr. 11839)	39	- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les entretiens techniques chez Sabena Technics" (n° 11839)	39
Sprekers: Bruno Stevenheydens, Luk Van Biesen, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		Orateurs: Bruno Stevenheydens, Luk Van Biesen, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het YouTube-filmpje over een vrachtwagenchauffeur" (nr. 11790)	42	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la vidéo YouTube sur un chauffeur de poids lourd" (n° 11790)	42
Sprekers: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		Orateurs: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeersboetes voor huisartsen" (nr. 11807)	45	Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les amendes routières infligées aux médecins généralistes" (n° 11807)	46
Sprekers: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		Orateurs: Jef Van den Bergh, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 16 MAART 2009

LUNDI 16 MARS 2009

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.45 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.45 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Le **président**: La question n° 10100 de Mme Karine Lalieux et la question n° 10481 de M. Peter Logghe sont transformées en questions écrites. Il en va de même pour la question n° 11459 de M. David Clarinval.

01 Questions jointes de

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le code NACE des écoles de conduite" (n° 10622)
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences du non-agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur" (n° 10623)
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les statistiques de réussite aux examens théoriques d'apprentissage à la conduite" (n° 10624)
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réforme nécessaire de l'apprentissage à la conduite automobile" (n° 10668)
- M. David Clarinval au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'utilisation illégale de la filière libre par des sociétés ou des institutions afin d'organiser des cours de conduite" (n° 11459)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de NACE-code van de rij scholen" (nr. 10622)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de niet-erkenning van de rij scholen" (nr. 10623)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de slaagcijfers voor de theoretische rij schoolexamens" (nr. 10624)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de noodzakelijke hervorming van de rijopleiding" (nr. 10668)
- de heer David Clarinval aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "ondernemingen of instellingen die illegaal gebruik maken van het systeem van de vrije begeleiding om rijlessen te organiseren" (nr. 11459)

01.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les écoles de conduite sont inscrites dans le code NACE, Code 85, relatif à l'enseignement maternel, primaire, secondaire, supérieur, et de la conduite des véhicules à moteur.

Cette classification empêche ainsi des entreprises actives dans ce secteur de pouvoir bénéficier des aides à l'investissement et même du Fonds de participation.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer si vous

01.01 **François Bellot** (MR): In de Europese nomenclatuur van de economische activiteiten (NACE) werd de rij scholen de code 85 ("Onderwijs") toegekend. Daardoor kunnen die bedrijven geen investeringssteun krijgen en hebben ze evenmin toegang tot het Participatiefonds.

envisagez de transférer cette classification vers un autre code NACE donnant accès aux aides à l'investissement?

Bent u van plan de rij scholen een andere NACE-code toe te kennen, waardoor ze wel recht zouden hebben op investeringssteun?

01.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, le changement des codes statistiques NACE ne relève pas de ma compétence mais de celle du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie.

01.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie is bevoegd voor de NACE-nomenclatuur. Indien u de code voor het rijonderricht met betrekking tot motorvoertuigen wenst te wijzigen, moet u de aanvraag richten tot de algemene directie Statistiek en Economische informatie. De Europese activiteitsnomenclatuur (NACE) vormt echter het kader voor de statistieken betreffende de economische activiteiten in Europa.

Si vous souhaitez obtenir un changement de classification de l'activité d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur, la demande doit être adressée à la Direction générale Statistiques et Informations économiques.

Sinds januari 2008 valt het rijonderricht onder de rubriek "Onderwijs" en "Overig onderwijs" – NACE-code 85531.

Je tiens cependant à vous informer que la nomenclature européenne des activités économiques (NACE) constitue le cadre de référence pour la production et la diffusion de statistiques relatives aux activités économiques en Europe, et donc en Belgique. Ainsi, la nomenclature belge NACEBEL vient d'être revue en janvier 2008 dans le cadre d'un double travail du Conseil supérieur des Statistiques, composé de membres de la communauté académique, de représentants des organisations du monde socio-économique et de l'administration. Depuis janvier 2008, l'activité de l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur se retrouve sous l'activité "Enseignement" et "Autres activités d'Enseignement" - Code NACE 85531.

01.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je m'adresserai donc au ministre compétent.

01.03 François Bellot (MR): De rechtbank van koophandel sprak onlangs een vonnis uit ten aanzien van een autorijschool die niet over de door het koninklijk besluit van 11 mei 2004 vereiste erkenning beschikt. Die autorijschool gaf attesten af met het oog op het verkrijgen van voorlopige rijbewijzen. Welke maatregelen zal u nemen tegen dergelijke niet-erkende autorijscholen die documenten uitreiken met het oog op het verkrijgen van voorlopige rijbewijzen? Wat is de geldigheid van die documenten? Lopen de houders van een dergelijk voorlopig rijbewijs het risico dat het wordt ingetrokken? Controleert het DGVL de erkenningen van de autorijscholen die reclame maken?

Monsieur le secrétaire d'État, le tribunal de commerce de Bruxelles a prononcé tout récemment un jugement assez surprenant mettant en cause une société exploitante d'une auto-école ne disposant pas d'agrément et d'autorisation d'exploiter une unité d'établissement requis par l'arrêté royal du 11 mai 2004.

Concrètement, cette entreprise de formation à la connaissance théorique et pratique du permis de conduire pour différents types de véhicules à moteur n'est pas enregistrée et agréée par la DGTT comme école de conduite et auto-école.

Or il apparaît que cette entreprise délivrait des attestations en vue d'obtenir des permis de conduire provisoires.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer si vous avez connaissance de ce jugement?

Quelle mesure comptez-vous prendre par rapport à de telles entreprises non agréées délivrant des documents en vue de l'obtention du permis de conduire provisoire?

Quelle est la validité des documents émis?

Les conducteurs disposant d'un permis de conduire provisoire sur base des attestations et des documents délivrés par ce genre d'auto-écoles non agréées courent-ils le risque d'une annulation des procédures et donc d'un retrait de leur permis de conduire provisoire?

Enfin, y a-t-il une vérification au sein de la DGTT des agréments détenus par des entreprises d'auto-écoles faisant de la publicité par différents canaux, tels que les quotidiens, les hebdomadaires ou les brochures spécialisées?

01.04 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, le jugement en question portait sur une affaire qui opposait, d'une part, deux écoles de conduite agréées et, d'autre part, une firme qui forme des conducteurs à la conduite dans le cadre de la filière libre. Il ressort du jugement que cette firme ne peut pas faire de publicité sur son website pour les activités réservées aux écoles de conduite agréées, comme la délivrance d'un certificat d'aptitude pour un permis de conduire provisoire de 18 mois.

Votre deuxième question: ensuite, la cellule de contrôle de mon administration a examiné cette affaire et constaté que des instructeurs de cette firme filière libre travaillent aussi pour une école de conduite agréée. Pourtant, les documents en vue de l'obtention du permis de conduire provisoire de 18 mois ont été délivrés dans le cadre de cette école agréée. On a également constaté que tous les candidats étaient bien inscrits dans le registre de l'auto-école agréée et que les documents sont effectivement délivrés par cette dernière.

Enfin, je signale qu'entre-temps, cette auto-école agréée a introduit un dossier d'agrément d'une unité supplémentaire pour remplacer en quelque sorte le siège de cette firme filière libre. Sur la base de ce qui précède, les documents délivrés sont donc valables.

Pour votre quatrième question, si les certificats d'aptitude étaient délivrés par des écoles de conduite non agréées, les permis de conduire provisoires pourraient être annulés sur la base de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Enfin, la cellule de contrôle de l'administration est chargée du contrôle des écoles de conduite agréées. Toute école de conduite agréée fait l'objet d'au minimum un contrôle annuel qui inclut l'examen de sa publicité. J'insiste sur le fait que seules les écoles de conduite agréées peuvent être contrôlées par cette cellule. Les formations dispensées en filière libre ne ressortissent pas à ses compétences. À plusieurs reprises, on a rappelé aux écoles de conduite agréées que le tribunal de commerce est seul compétent en matière de pratiques commerciales déloyales.

01.04 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Dat vonnis werd uitgesproken in een rechtsgeding tussen twee erkende autorijscholen en een firma die autorijlessen verstrekt in het kader van de vrije begeleiding. Uit het vonnis blijkt dat die firma geen reclame mag maken voor activiteiten die voorbehouden zijn aan de erkende autorijscholen, zoals de afgifte van een rijvaardigheidsattest met het oog op het verkrijgen van een voorlopig rijbewijs geldig voor 18 maanden.

De controlecel van mijn administratie heeft vastgesteld dat instructeurs van die firma ook voor een erkende autorijschool werken. De documenten met het oog op het verkrijgen van een voorlopig rijbewijs voor 18 maanden werden afgegeven in het kader van die erkende autorijschool. Er werd eveneens vastgesteld dat alle kandidaten wel degelijk in het register van de erkende autorijschool waren ingeschreven.

Intussen diende die erkende rijschool een bijkomend erkenningsdossier in voor de firma die opleidingen verstrekt in het kader van de vrije begeleiding.

De uitgereikte documenten zijn dus geldig. Indien er bekwaamheidsattesten zouden worden uitgereikt door niet-erkende rijscholen, zouden de voorlopige rijbewijzen nietig kunnen worden verklaard.

Ten slotte wordt iedere erkende rijschool minstens eenmaal per jaar door de controlecel van de administratie gecontroleerd. Die cel is niet bevoegd voor de opleidingen in het kader van de vrije begeleiding. Enkel de rechtbank van koophandel is

bevoegd inzake oneerlijke handelspraktijken.

01.05 François Bellot (MR): Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État. Je ne comprenais pas vraiment les raisons qui avaient poussé une organisation à donner des cours théoriques et pratiques, à recourir à des personnes agréées ainsi que le fait que la filiale n'était pas agréée alors que l'école-mère l'était.

01.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: À mon avis, ils avaient créé une troisième école sous le parapluie de la filière libre et toutes les inscriptions étaient faites en double, dans la filière libre et dans une école agréée, ce qui fait que les certificats délivrés au départ de cette école agréée avaient la certification requise. Ils ont détourné la réglementation mais ils ont fait le nécessaire pour transformer ce troisième "pilier" en une école agréée, conformément à la réglementation en vigueur.

01.07 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, à l'issue de la dernière réforme de l'apprentissage de la conduite, de très nombreux élèves et aspirants au permis de conduire ne suivent plus les cours théoriques et se présentent spontanément aux examens après s'être documentés de diverses manières.

Pouvez-vous me faire connaître quels étaient les taux de réussite de l'examen théorique lors du premier passage en 2004, en 2006 et 2008?

Par ailleurs, pouvez-vous me fournir pour ces mêmes années le nombre, en moyenne, de passages par candidat?

Enfin, quel est le nombre de permis provisoires émis au cours de l'année 2008?

01.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, en réponse aux questions que vous avez posées, je peux vous communiquer le tableau indiquant les taux de réussite à l'examen pratique lors du premier passage. Je vais communiquer les résultats par catégories pour les années 2004, 2006 et 2008.

Pour les catégories A et A-: 87,8, 76 et 68,8. On constate donc une dégradation.

Pour la catégorie A3: 60,9, 51,4 et 49,6.

Pour la catégorie B – je crois que c'est celle-là qui vous intéresse le plus –: 60,7, 60,1 et 55,8.

Pour les catégories C et C1: 69,7, 61,2 et 62,7.

Pour les catégories D et D1: 67,9, 65,9 et 56.

Pour la catégorie G, ce n'était pas d'application en 2004. En 2006, c'est 69,9 et 57,6 en 2008.

Puisque j'imagine que c'est surtout la catégorie B qui vous intéresse, je constate que le taux de réussite de 55,8 en 2008 est en baisse par rapport aux années 2006 et 2004 lorsqu'on avait un taux de réussite

01.07 François Bellot (MR): Meer en meer leerlingen volgen geen theoretische rijlessen meer, maar melden zich spontaan aan voor het rijexamen. Wat was het slaagpercentage voor het theoretische examen bij een eerste deelname in 2004, 2006 en 2008? Hoeveel pogingen onderneemt een kandidaat gemiddeld voor hij slaagt voor het examen? Hoeveel voorlopige rijbewijzen werden er in 2008 uitgereikt?

01.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het slaagpercentage voor het praktische rijexamen voor het rijbewijs B bij een eerste deelname bedroeg in 2004 60,7 procent, in 2006 60,1 procent en in 2008 55,8 procent. Ik stel vast dat het slaagpercentage in 2008 is gedaald.

Er zijn geen statistieken beschikbaar betreffende het aantal pogingen per kandidaat.

In 2008 werden er 45.334 voorlopige rijbewijzen voor achttien maanden uitgereikt voor categorie B, 130.606 voorlopige rijbewijzen voor 36 maanden voor categorie B en 28.934 voorlopige rijbewijzen voor alle andere categorieën samen.

légèrement supérieur à 60%.

Par ailleurs, je peux vous informer que les statistiques concernant le nombre de passages par candidat ne sont pas disponibles.

Pour répondre à votre 3^{ème} question, en 2008, au total 204.874 permis de conduire provisoires ont été délivrés, dont 45.334 permis provisoires 18 mois pour la catégorie B, 130.606 permis provisoires 36 mois pour la catégorie B, 28.934 permis provisoires pour toutes les autres catégories réunies.

01.09 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je me permettrai peut-être d'émettre des commentaires à l'issue de la question suivante qui a trait à la formation à la conduite. Par le passé, notre commission a déjà eu l'occasion d'examiner quelles étaient les évolutions mais pas nécessairement celles attendues par un certain nombre de ses membres.

Ma prochaine question concerne la réforme de l'apprentissage à la conduite. Celle-ci est un peu longue et je m'en excuse. Cette question mérite néanmoins toute notre attention. Nous avons d'ailleurs organisé précédemment des auditions à deux ou trois reprises.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la qualité de la formation à la conduite constitue un élément déterminant dans la qualité du conducteur, dans son aptitude à faire face à des situations critiques et, de manière générale, à la maîtrise de tous les aspects liés à la conduite.

Actuellement, même si on constate, très heureusement, une diminution du nombre de tués et de blessés graves sur nos routes, l'objectif que nous nous sommes assigné de diviser par 2 le nombre de tués entre 2000 et 2010 ne sera pas atteint.

Compte tenu des modifications importantes dans le Code de la route, des zones 30, des ralentisseurs de trafic, des ronds-points, des limitations de vitesse et de dépassement pour les plus de 3,5 tonnes, de l'augmentation constante des contrôles répressifs de vitesse et de franchissement des feux rouges, des campagnes préventives, de l'amélioration constante de la sécurité active et passive dans les véhicules, il serait temps de s'interroger sur les maigres résultats au niveau de la diminution du nombre de tués sur nos routes, voire de l'augmentation du nombre d'accidents et de blessés impliquant des jeunes, et donc manifestement sur la formation à la conduite de base des jeunes conducteurs.

La dernière réforme de la formation de base des jeunes conducteurs a, aux dires de nombreux acteurs et intervenants, détérioré les conditions de mise en circulation des jeunes conducteurs. Ainsi, par cette réforme des connaissances théoriques, les jeunes conducteurs connaissent et maîtrisent de moins en moins la réglementation relative au Code de la route. Les résultats des examens le prouvent, alors que le degré d'exigence de ces centres est moins élevé qu'il y a dix ans. Quant à l'apprentissage pratique, il est selon certains inapproprié, d'où la stagnation des accidents graves et non leur diminution constante, tel que souhaité pour le groupe des jeunes conducteurs.

En réponse à des questions qui vous ont été posées, vous avez

01.09 François Bellot (MR): De kwaliteit van de rijopleiding is bepalend voor de rijvaardigheid van de bestuurder en zijn vermogen om adequaat te reageren in kritieke situaties.

Hoewel het gelukkig de goede kant opgaat, zal de doelstelling - het halveren van het aantal verkeersdoden tussen 2000 en 2010 - niet worden gehaald en blijft het aantal jonge bestuurders dat bij ernstige ongevallen betrokken is onrustwekkend hoog.

Ondanks de talrijke en ingrijpende wijzigingen van het verkeersreglement lijkt het me aangewezen om de rijopleiding van de jonge bestuurders onder de loep te nemen.

De jongste hervorming van de rijopleiding is de rijvaardigheid van de jonge bestuurders niet ten goede gekomen, wel integendeel. Ze kunnen nu gedurende 36 maanden met een voorlopig rijbewijs rijden, ook al waren ze gezakt voor een rijexamen. Bovendien slaagt slechts 40 procent van de kandidaten die enkel met een begeleider hebben leren rijden, zonder voorafgaande rijopleiding dus, voor het examen. Volgens de Europese richtlijn mag een jonge bestuurder met een voorlopig rijbewijs overigens niet alleen rijden, terwijl dat in België wel is toegestaan.

Naar verluidt zouden jongeren die nog leerden rijden en die gevaarlijke manoeuvres uitvoerden, ernstige ongevallen veroorzaakt hebben. Het zou

rappelé, d'une part, qu'il était nécessaire de réformer la formation à la conduite et qu'il convenait d'avoir du recul par rapport à la réforme de la formation pour obtenir des statistiques. D'autre part, vous avez dit qu'il était envisagé de régionaliser ou de communautariser la matière dans le premier paquet de réformes des institutions.

nuttig zijn het aantal op het voorlopig rijbewijs vermelde begeleiders te beperken tot maximaal drie. Wat zijn uw plannen met betrekking tot de hervorming van de rijopleiding?

Le temps passe et il me paraît important de réagir, compte tenu des drames que l'on constate notamment par insuffisance de formation des jeunes conducteurs.

Pour rappel, par la dernière réforme de formation à la conduite, il est possible de circuler pendant 36 mois avec un permis provisoire. Pire encore, après un premier échec même important dans la filière libre, un jeune conducteur peut continuer à circuler seul pour autant que la durée totale ne dépasse pas les 36 mois. Ce n'est qu'après le deuxième échec qu'il doit suivre 6 heures de formation pratique. Ensuite, il peut reprendre le volant seul pour terminer la période de 36 mois.

Par ailleurs, selon une évaluation qui m'a été communiquée, la formation à la conduite par apprentissage avant réforme permettait de passer l'examen théorique à l'âge de 16 ans et 9 mois, de suivre une formation pratique de 10 heures avec un instructeur plus 2 heures avec les guides désignés nominativement, de circuler durant un an sous licence et de suivre à nouveau 2 heures de cours avant de passer l'examen pratique. Dans ce cas, 70% des élèves qui se présentaient réussissaient à la première tentative.

Aujourd'hui, il est permis à un jeune de passer son permis théorique à l'âge de 17 ans et de partir avec un guide sans formation préalable. Il apparaît que ce type de formation n'aboutit qu'à 40% de réussite lors de la première tentative.

La directive européenne n'autorise pas un jeune conducteur disposant d'un permis provisoire de circuler seul alors que c'est le cas en Belgique.

Enfin, l'une des épreuves à passer au cours de l'examen pratique consiste à faire une manœuvre de demi-tour sur la voie publique, manœuvre qui nécessite un apprentissage avec un guide.

Il me revient qu'un certain nombre d'accidents graves auraient été causés par des jeunes se formant à la conduite et entamant une telle manœuvre de manière hasardeuse sur le réseau routier.

Monsieur le secrétaire d'État, l'apprentissage de la conduite au niveau pratique a pour but d'inculquer de bons réflexes aux jeunes conducteurs dans différentes situations, qu'il s'agisse d'un freinage d'urgence, de la prise d'un virage très prononcé, de maîtriser sa conduite lors d'un trafic intense ou d'adapter sa vitesse dans toute circonstance. Pour ce faire, il est nécessaire que le jeune conducteur puisse bénéficier des avis éclairés de conducteurs qui peuvent suivre l'évolution de leur apprenti. C'est ainsi qu'il serait utile de définir par écrit un, deux ou trois guides sur le permis provisoire et non plus n'importe quel guide.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous faire connaître vos intentions quant au projet de réforme de la formation à la conduite?

01.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, vous mentionnez à juste titre que notre objectif commun doit être la diminution du nombre de tués sur nos routes. Comme vous le savez, les conducteurs débutants sont surreprésentés dans les accidents. Si vous regardez les résultats des pays voisins en termes de sécurité routière, vous constaterez avec moi qu'ils font mieux que le nôtre. Je constate également que la plupart des pays européens ont prévu une formation professionnelle pour les candidats au permis de conduire.

Je suis persuadé que certaines connaissances des pratiques en matière de conduite automobile ne peuvent être acquises que moyennant des instructions professionnelles et, au contraire, que les mauvaises habitudes s'installent souvent en apprenant d'un guide. Ceci étant dit, je n'envisage pas de supprimer purement et simplement la filière libre. Je pense que l'acquisition d'une expérience de conduite ne peut se faire qu'au moyen d'une conduite accompagnée. Il faut rouler des kilomètres pour devenir un chauffeur chevronné.

S'agissant du nombre de guides, il est apparu que le nombre de candidats qui ont été refusés à l'examen pratique a presque doublé parce que les guides avec lesquels ils s'étaient présentés ne satisfaisaient pas aux conditions requises. Dès lors, j'estime qu'un contrôle préalable par la commune des conditions auxquelles le guide doit répondre doit être réinstauré. En fait, je voudrais revenir au système qui a toujours prévalu jusqu'à la dernière réforme de 2006, à savoir que deux guides au maximum doivent être mentionnés sur le permis provisoire et que l'on ne peut servir de guide qu'une fois par an, sauf pour la famille du candidat.

De plus, les candidats peuvent facilement renouveler leur permis de conduire de 36 mois sans subir d'épreuve pratique. J'estime que la longue durée de validité du permis provisoire est suffisante pour acquérir une conduite acceptable et pour passer à l'examen pratique. Afin d'inciter les candidats à présenter tout de même leur examen pratique, il serait souhaitable, après l'expiration du permis provisoire, de n'offrir la possibilité de redemander un permis provisoire qu'après une interruption de trois ans. Celui qui voudrait subir l'examen pratique plus tôt serait alors obligé de le présenter avec un véhicule d'une auto-école agréée.

La possibilité que des guides offrent leurs services via différents canaux pour accompagner des candidats conducteurs contre paiement existe alors que cela est défendu par l'article 7 de l'arrêté royal du 10 juillet 2006, malheureusement difficilement contrôlable.

En outre, le même article stipule que des instructeurs de conduite brevetés peuvent accompagner contre paiement le détenteur d'un permis de conduite provisoire de la catégorie B.

Alors que cette forme d'assistance professionnelle était voulue dans le cadre de l'école de conduite, il s'avère qu'elle est également utilisée de manière indépendante en dehors des écoles de conduite, ce qui conduit évidemment à une forme de concurrence déloyale par rapport aux écoles de conduite reconnues.

01.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ons gemeenschappelijk doel moet erin bestaan het aantal verkeersdoden terug te dringen. De jonge bestuurders zijn oververtegenwoordigd in die groep. Onze buurlanden doen het op dat vlak beter dan wij, en de meeste buurlanden voorzien in een professionele rijopleiding. Toch ligt het niet in mijn bedoeling de vrije begeleiding af te schaffen. Wat het aantal begeleiders betreft, meen ik dat de voorafgaande controle door de gemeente opnieuw moet worden ingevoerd. Ik zou het maximaal aantal op het voorlopig rijbewijs vermelde begeleiders opnieuw tot twee willen beperken en willen verbieden dat men meer dan een keer per jaar als begeleider optreedt, behalve voor familie. Bovendien lijkt het me aangewezen in een tijdsinterval van drie jaar te voorzien tussen twee perioden waarvoor een voorlopig rijbewijs van 36 maanden wordt toegekend. Tot slot zouden er maatregelen moeten worden genomen tegen de oneerlijke concurrentie (ten nadele van de rij scholen) van dan niet gebrevetteerde begeleiders, die hun activiteiten los van enig kader uitoefenen.

Over het ontwerp van koninklijk besluit dienaangaande moet met de Gewesten worden overlegd. Het Vlaams Gewest is immers een andere mening toegedaan.

In het kader van een meer ingrijpende hervorming zal de werkgroep "rijopleiding" van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid mij voorstellen voorleggen. Tot slot wil ik u erop wijzen dat de OESO hieraan een opmerkelijke studie heeft gewijd.

Actuellement, le projet d'arrêté royal qui voudrait apporter des solutions à cette problématique, comme je viens de l'expliquer, fait l'objet de pourparlers avec les Régions, celles-ci devant être associées à l'élaboration de la réglementation de la circulation routière. Je ne cacherai pas ici que la Région flamande a une position divergente en attendant la régionalisation de la formation à la conduite.

En ce qui concerne une réforme plus approfondie de la formation à la conduite qui tiendra également compte des remarques de la Commission européenne sur le fait que notre système de formation prévoit la possibilité de rouler seul sans examen pratique, le groupe de travail "formation de conduite" de la commission fédérale pour la sécurité routière va me faire des propositions sur la base des bonnes pratiques en Europe et des études et recherches existant en la matière.

Pour conclure, je voudrais attirer votre attention sur l'étude remarquable que vient de publier l'OCDE et dont je puis remettre un exemplaire à la disposition de la commission. Je ne peux que vivement inciter les membres de la commission à prendre connaissance de cette étude qui fait le point sur la problématique de la sur-représentation des jeunes conducteurs dans les accidents de roulage et qui contient un bon nombre de recommandations en matière de formation à la conduite. Monsieur le président, j'ai ici l'exemplaire en anglais mais je recevrai aussi l'exemplaire en français que je transmettrai au secrétariat afin de le faire photocopier et le faire parvenir aux membres de la commission.

01.11 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les adaptations que vous suggérez vont dans un sens qui m'agré. Je le dis d'autant plus au vu de la sur-représentation des jeunes dans les accidents légers et graves, mais aussi en raison de l'évolution de la formation à la conduite. Quand je vois qu'en 2008, près de 200.000 personnes roulent avec un permis provisoire, je considère qu'il ne s'agit pas d'un nombre négligeable.

J'ai participé à une rencontre européenne avec mon collègue Jef Van den Bergh au Portugal, pays qui a vu passer le nombre de victimes de 4.000 à 700 en huit ans pour une population équivalente à la nôtre. Nous avons aussi eu l'occasion de rencontrer, la semaine dernière, des membres de l'Institut suédois pour la sécurité routière qui nous ont expliqué de quoi dépendait l'indice de sécurité, en particulier pour les jeunes. Dès lors, j'estime que des étapes doivent encore être franchies. Limiter le nombre de guides à deux personnes ne devrait pas poser de problème aux Régions. D'autres réformes pourraient, en revanche, se heurter à des refus découlant, non de considérations de sécurité, mais d'aspects institutionnels. Or, comme dans le film, il est moins cinq! Autrement dit, plus nous allons avancer, plus nous allons laisser partir sur la route des jeunes qui, après avoir passé à plusieurs reprises leur examen, obtiendront leur permis. Il est donc plus que temps de réagir à cette situation qui confirme les appréhensions que nous avons nourries au départ. Nous ne sommes pas opposés à la filière libre, mais elle doit offrir une qualité de formation suffisante.

Il est préoccupant de laisser conduire des gens qui ne réussissent pas leur examen. Il est évidemment difficile, sur un plan statistique,

01.11 François Bellot (MR): We moeten vooruitgang boeken op dat vlak, inzonderheid wat de beperking van het aantal begeleiders betreft. Hoe meer we talmen, hoe meer jongeren er op onze wegen zullen worden toegelaten, ook al zijn ze gezakt voor een of meer rijexamens. Wij zijn niet tegen de vrije begeleiding gekant, maar de kwaliteit van de opleiding moet wel goed genoeg zijn.

Ik wacht dus met veel belangstelling de inwerkingtreding van de diverse aangekondigde bepalingen af.

de déterminer le nombre d'accidents qu'ils ont provoqués, mais c'est inquiétant.

Enfin, s'ils peuvent conduire en Belgique et qu'ils ne le peuvent pas à l'étranger, pouvons-nous admettre en tant que citoyens belges que des conducteurs confirmés soient exposés à des risques provoqués par des personnes qui ne peuvent conduire que dans notre pays?

Monsieur le secrétaire d'État, nous attendons avec beaucoup d'intérêt les différentes dispositions que vous comptez prendre.

01.12 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Vous savez que je partage votre point de vue en la matière.

01.12 Staatssecretaris Etienne Schouppe: U weet dat ik ter zake uw mening deel.

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

Le **président**: Cher collègue, devant me rendre en commission Fortis, j'ai demandé à notre collègue Van den Bergh de bien vouloir présider cette commission.

*Président: Jef Van den Bergh.
Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

02 **Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrijstelling van retributie bij de hernieuwing van het rijbewijs voor diabetespatiënten" (nr. 10757)**

02 **Question de Mme Maya Detiège au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'exonération de la redevance due en cas de renouvellement du permis de conduire pour les patients diabétiques" (n° 10757)**

02.01 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, diabetespatiënten moeten om de drie tot vijf jaar hun rijbewijs laten hernieuwen en dat brengt sowieso kosten met zich mee. Niet alleen diabetici ontvangen een rijbewijs van beperkte geldigheidsduur, maar ook personen met een fysieke, geestelijke of visuele beperking.

02.01 Maya Detiège (sp.a): Les diabétiques doivent faire renouveler leur permis de conduire tous les deux à cinq ans, parce qu'ils sont titulaires, comme les personnes atteintes d'un handicap physique, mental ou visuel, d'un permis de conduire dont la durée de validité est limitée. Le renouvellement du permis de conduire engendre des frais.

De retributie wordt geïnd op gemeentelijk niveau maar de federale regering bepaalt de retributie zelf en de gemeenten storten de gelden door aan de federale regering.

La commune perçoit la rétribution et verse les fonds aux autorités fédérales. Même si certaines communes souhaitent dispenser les diabétiques et d'autres patients de ces frais, elles doivent malgré tout verser la rétribution à l'autorité supérieure. Certaines communes sont disposées à prendre en charge elles-mêmes ces frais, à l'inverse d'autres. Il en résulte donc que les patients concernés sont dépendants de leur commune.

Een aantal gemeenten wil wel tegemoet komen ten aanzien van de diabetespatiënten en andere patiëntengroepen en hen zo vrijstellen van betaling geven, maar de gemeenten moeten toch die bedragen doorstorten naar de federale regering. Daar wringt het schoentje. Sommige gemeenten nemen de kosten op zich en geven aan de patiënten een vrijstelling van betaling. Andere gemeenten willen die kosten echter niet op zich nemen, omdat ze verplicht zijn om die gelden door te storten en zij geven aldus geen vrijstelling aan die doelgroepen.

De patiënten hangen dus eigenlijk af van de goodwill van hun gemeente. Vandaar mijn vraag, want het is op zich toch geen eerlijke situatie. Ik hoop dat die ongelijkheid weggerukt kan worden.

Ik heb vernomen dat collega Van den Bergh, die nu voorzit, u in november al een vraag gesteld heeft om een oplossing te vinden. U

hebt toen gezegd dat u er werk van maakt en contact zou opnemen met de Gemeenschappen om na te gaan wat er eventueel mogelijk is.

Ik ben heel benieuwd naar de huidige stand van zaken. Die groepen van personen zijn sowieso al kwetsbaarder dan gezonde mensen. In de gezondheidszorg krijgen diabetici heel veel dingen, terecht, gratis aangeboden. Daarom is mijn vraag of u snel een oplossing zult vinden om de situatie waarvan sprake recht te zetten. Het gaat immers niet op dat bepaalde gemeenten een vrijstelling geven aan betrokkenen, maar andere niet.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag een concreet antwoord van u krijgen.

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Detiège, ik kan uiteraard begrip opbrengen voor uw verwijzing naar de financiële kosten die gemaakt moeten worden voor de periodieke hernieuwing van een rijbewijs om medische redenen.

Ik kan u bevestigen wat ik vroeger al heb gezegd, met name dat mijn administratie op dit ogenblik de modaliteiten onderzoekt om de retributie af te schaffen. Er is inderdaad een budgettaire kost mee gemoeid die ergens zal moeten worden gecompenseerd.

Echter, waar wringt het schoentje? De gemeenten zelf moeten bereid gevonden worden om het gedeelte van de retributie dat zij zelf mogen houden, te laten vallen. Het gaat immers niet op dat op federaal niveau ook dat gedeelte nog zou moeten worden vergoed aan de gemeenten. Dat zult u begrijpen.

Wat de zaken eigenlijk nog ernstiger maakt, is dat sommige gemeenten een bijkomende taks heffen op het rijbewijs, die ook zou moeten wegvallen.

U merkt dus dat onze bereidheid, op federaal niveau, om die bijkomende last niet meer toe te passen, per slot van rekening gebonden is aan de bereidheid van de gemeentebesturen om niet alleen hun vergoeding te laten wegvallen maar om ook de bijkomende taks, als zij die heffen, te laten vallen. Het is dus heel wat ingewikkelder dan oorspronkelijk gedacht, maar wij zoeken een oplossing. Waarschijnlijk zullen wij overgaan tot overleg met de Vereniging van Steden en Gemeenten. Dat overleg wordt onvermijdelijk willen wij van hen in globo bekomen dat zij allemaal dezelfde houding aannemen. Vandaag geeft het ene gemeenbestuur aan dat het bereid is alles te laten wegvallen terwijl andere gemeentebesturen doen alsof hun neus bloedt en reageren niet op een aanvraag.

Wij gaan dus proberen om via de Vereniging van Steden en Gemeenten een gemeenschappelijke en algemene houding uit te werken. Dat moet ons toelaten om onze goede voornemens die wij vroeger al meegedeeld hebben, te concretiseren.

02.03 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt mij dat u zegt dat u de retributie wil afschaffen. Het is logisch dat men een kwetsbare groep in de maatschappij, niet nog extra viseert naar aanleiding van zijn handicap.

Le secrétaire d'État aurait affirmé qu'il contacterait encore les Communautés pour trouver une solution à ce problème. Qu'en est-il actuellement? Élaborera-t-il une règle générale pour supprimer cette inégalité?

02.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je comprends parfaitement le problème évoqué. Mon administration examine les modalités pour supprimer cette rétribution mais cette mesure devra évidemment être compensée au niveau budgétaire. Les communes doivent toutefois également être disposées à supprimer non seulement leur propre indemnisation pour la perception de la rétribution mais aussi la taxe complémentaire que certaines d'entre elles perçoivent sur le permis de conduire.

La question apparaît donc plus complexe qu'il n'y paraissait au départ, mais nous nous efforçons d'engager une concertation avec les villes et les communes afin d'adopter une position commune et globale. Nous essaierons d'aboutir à cette position commune par le biais de l'Association des Villes et Communes, puisque plusieurs administrations communales n'ont pas réservé de suite à notre demande.

02.03 **Maya Detiège** (sp.a): Je me réjouis d'entendre le secrétaire d'État annoncer qu'il souhaite supprimer la rétribution mais l'absence d'unanimité entre les

Ik blijf toch wat bezorgd omdat u zei dat overleg moeilijk is. Ik begrijp de moeilijkheden als de gemeenten niet op één lijn staan. Dat bleek in het verleden al want de ene gemeente deed het wel en de andere niet. Men zal dus met dat probleem blijven zitten. Ik hoop dat men hen van het belang ervan kan overtuigen. Zij moeten inzien dat zij op één lijn moeten komen. Stel dat dit echter niet gebeurt, in het slechtste scenario, dan is het toch belangrijk dat er een plan B is waarbij kan worden nagegaan welke toegevingen ter zake op federaal niveau mogelijk zijn.

communes me préoccupe. J'espère qu'il sera possible de les convaincre de l'importance que revêt l'adoption d'une position commune, sans quoi nous pourrions avoir besoin de nous replier sur un plan B.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het is misschien enigszins anekdotisch maar we hebben een niet onbelangrijke provinciale hoofdstad daarover gepolst en als antwoord heb ik alleen gekregen dat zij wel bereid zijn om er eens over na te denken. Ze gaan het niet doen, ze gaan er eens over nadenken als dit zou afgeschaft worden vanuit het federale niveau. Wij gaan het echter niet afschaffen als zij dan zeggen dat wij dat aan hen moeten betalen.

02.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: A titre d'exemple, une ville de province relativement importante m'a fait savoir que le sujet mérite d'être étudié. Cela ne reflète pas vraiment un engagement ferme.

02.05 **Maya Detiège** (sp.a): Hebt u zicht op een bepaalde periode?

02.05 **Maya Detiège** (sp.a): Quel délai le secrétaire d'État envisage-t-il pour ce dossier?

02.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Wij gaan met de Vereniging van Steden en Gemeenten proberen dat in gemeenschappelijk overleg vast te leggen zodat we een basisopstelling van alle gemeenten hebben om dan te kunnen handelen. Als zij echter dwars blijven liggen, dan zijn wij machteloos. Dat is het spijtige. Het gaat nochtans niet over grote bedragen; het gaat per slot van rekening slechts om enkele euro's die zij op zak kunnen steken. Er moet echter goede wil zijn van die kant.

02.06 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (: Nous essayons de travailler en concertation avec l'Association des Villes et Communes de manière à disposer d'une large base de négociation. Il est clair, cependant, que l'on ne peut pas grand-chose contre la mauvaise volonté, même s'il ne s'agit pas de montants énormes.

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

03 **Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les organismes chargés du contrôle technique des véhicules" (n° 10889)**

03 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de met de technische keuring van de voertuigen belaste instellingen" (nr. 10889)**

03.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation sont financés par la perception d'une redevance lors de la présentation du véhicule. Pour les véhicules standards des particuliers, cette redevance s'élève à 24,50 euros TVA comprise, auxquels il convient d'ajouter le contrôle environnemental. Ce tarif est d'application depuis le 1^{er} janvier 1999, et est donc inchangé depuis dix ans. On pourrait même dire que le tarif réel est de 19 euros nets puisque ces organismes contribuent au financement de l'IBSR à concurrence de 6% des recettes nettes.

03.01 **Valérie De Bue** (MR): De ondernemingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen worden gefinancierd via een vergoeding die wordt geïnd bij het aanbieden van het voertuig voor keuring, waarvan het tarief sinds 1 januari 1999 ongewijzigd is gebleven. Ze dragen bovendien bij aan het FIA, het Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen, ten bedrage van 0,25 euro per prestatie. Het betreft een soort compensatieregeling.

En outre, ces organismes apportent une contribution au FIA, le Fonds de prévention et d'utilité publique de l'inspection des véhicules automobiles, d'un montant de 0,25 euro par prestation. C'est une sorte de mécanisme de compensation régi par l'arrêté royal du 23 décembre 1994. Les organismes dont l'activité dégage un solde positif payent pour ceux dont l'activité ne permet pas de financer de

manière équilibrée l'existence d'un centre de contrôle, notamment parce qu'ils couvrent une zone moins densément peuplée ou moins développée économiquement, ce qui entraîne un nombre insuffisant de véhicules à contrôler pour couvrir les coûts d'exploitation.

Par ailleurs, ces organismes sont chargés de l'examen pour l'obtention du permis de conduire. L'épreuve coûte, pour l'examen pratique complet des permis A, B et B+E, la somme de 36 euros TVA comprise, de laquelle il faut déduire les cotisations IBSR et FIA précitées, ce qui ne couvre même pas les frais de rémunération des examinateurs (en moyenne 47 euros hors TVA par heure prestée). L'organisation de l'examen pour l'obtention du permis de conduire est donc déficitaire.

En 1997, votre prédécesseur, le ministre Landuyt, a instauré le système BONUS qui a pour but de faire passer la validité du certificat de visite à deux ans, moyennant des conditions liées à l'âge du véhicule, au kilométrage, au résultat du contrôle et à la prestation dans le temps. Cette réforme a entraîné une baisse d'activité de l'ordre de 7,5% en moyenne pour les organismes de contrôle. Cette baisse d'activité se fait aujourd'hui lourdement sentir au niveau de la trésorerie.

Il apparaît aujourd'hui que tous les organismes de contrôle sont déficitaires dans les deux secteurs d'activité, le contrôle technique et l'examen pour l'obtention du permis de conduire. Les déficits les plus importants se manifestent en Wallonie et au sein de sociétés ayant des parts de marché plus importantes pour l'examen pour l'obtention du permis de conduire que pour le contrôle technique. Les moyens dont la FIA dispose sont fortement sollicités et s'épuisent donc rapidement.

Plusieurs entreprises du secteur pourraient connaître des problèmes de trésorerie dans le courant de 2009. La tendance ne peut aller qu'en s'aggravant puisque les coûts de fonctionnement des organismes, en particulier les salaires du personnel, sont indexés alors que les tarifs n'évoluent pas.

Seul un ajustement rapide des tarifs et leur liaison future à l'indice des prix à la consommation semblent de nature à permettre la survie desdits organismes. Il faut rappeler que la mission des centres de contrôle est primordiale en matière de prévention pour la sécurité routière. Ces missions pourraient d'ailleurs être étendues et il n'est pas anormal que des prestations supplémentaires amènent une adaptation des tarifs. Suivant les régions, entre 3 et 13% des véhicules soumis au contrôle technique ne se présentent pas à l'inspection.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais des informations sur la situation financière du FIA. Envisagez-vous des mesures pour améliorer la situation financière déficitaire des organismes de contrôle? L'adaptation du tarif de la redevance est-elle envisagée à brève échéance? Sinon, quels sont les arguments contraires? La contribution des organismes au FIA ou à l'IBSR peut-elle être modifiée?

Die ondernemingen zijn tevens belast met het examen voor het verkrijgen van het rijbewijs.

Alle keuringsondernemingen blijken thans deficitair te zijn. De situatie kan enkel maar verergeren, aangezien de kosten mee evolueren met de index terwijl de tarieven onveranderd blijven.

De keuringscentra spelen een belangrijke preventieve rol inzake de verkeersveiligheid.

Hoe staat het FIA er financieel voor?

Bent u voornemens maatregelen te treffen om de slechte financiële situatie van de keuringsinstellingen te verbeteren?

Zal het retributietarief binnenkort worden aangepast?

Kan de bijdrage van de instellingen aan het FIA of het BIVV aangepast worden?

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, votre analyse de la situation financière des

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Uw analyse klopt.

organismes de contrôle technique et du FIA - le Fonds de compensation du contrôle technique et du permis de conduire - est exacte. Il est vrai que les tarifs du contrôle technique n'ont pas été modifiés depuis maintenant dix ans tandis que les coûts d'exploitation des centres ont augmenté fortement. C'est bien grâce au FIA que les tarifs ont pu rester les mêmes et cela pour tout le territoire, car il est vrai que le coût d'exploitation varie selon la densité et la composition du parc automobile.

Mes collaborateurs et moi-même avons déjà assisté à plusieurs réunions avec les représentants du secteur au cours desquelles nous avons pu analyser la situation pour trouver des solutions adéquates. Il est entendu que pour l'année 2009, tous les organismes de contrôle technique seront déficitaires et que le FIA va devoir compenser des pertes constatées pour tous ces organismes. Le FIA a encore la possibilité financière de compenser ces pertes pour une période relativement courte: trois ou quatre ans, selon l'évolution des résultats financiers des organismes.

Le problème pour certains organismes est le manque de liquidités pour satisfaire aux dépenses quotidiennes, dû à des recettes moindres et surtout à des dépenses plus élevées. Ici, le FIA intervient également en versant des compensations anticipées mais cela ne convient pas à certains organismes.

Comme vous le voyez, la situation financière des organismes de contrôle technique est suivie de très près. Je dois vous avouer que, moi aussi, je trouve cette situation assez malsaine. Comme les coûts annuels montent pour toutes les entreprises, notamment en ce qui concerne le coût salarial pour 2008, il me paraît souhaitable de prévoir également des indexations annuelles pour le secteur du contrôle technique, comme c'est le cas dans un bon nombre d'entreprises, aussi dans le secteur public.

Pour autant, je souhaite également augmenter à cette occasion le service à la clientèle, par exemple, en élargissant la plage horaire des ouvertures le soir ou le samedi.

En résumé, je dirais "oui" à une adaptation des tarifs et "oui" à un service plus vaste à rendre à la clientèle.

03.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, vous confirmez donc les échos émanant du secteur. D'après vous, le FIA pourra effectivement compenser les pertes du secteur pendant deux, trois ou quatre ans maximum; j'imagine donc qu'il conviendra de trouver des mesures pour l'avenir car l'échéance est déjà pour demain.

Cette indexation, vous la prévoyez à brève échéance? Peut-on l'envisager pour 2009?

03.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: En clair, madame De Bue, les organismes en question sont actuellement en discussion avec les syndicats sur l'élargissement de la plage horaire à certains soirs et au samedi, et ce, dans le cadre d'une négociation globale à mener avec nous sur l'adaptation de la tarification.

Dankzij het FIA werden de tarieven voor de technische controle de afgelopen tien jaar niet gewijzigd, terwijl de exploitatiekosten van de centra wel stegen.

In 2009 zullen alle keuringsinstellingen in de rode cijfers komen en het FIA zal de verliezen moeten compenseren.

Ik kan dus instemmen met een tariefherziening, gekoppeld aan een ruimere dienstverlening aan de klanten.

03.03 Valérie De Bue (MR): Volgens u zal het FIA bij machte zijn de verliezen van de sector te compenseren gedurende twee, drie of maximum vier jaar; daarna zullen er maatregelen moeten worden genomen.

Denkt u dat die indexering er snel kan komen?

03.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: In het kader van een globale onderhandeling met mijn departement over de aanpassing van de tarieven voeren de keuringsinstellingen momenteel

Ce serait malvenu de ma part de conclure déjà un accord sur un changement des horaires d'ouverture des centres sans être certain que, sur le plan social, il n'engendre des problèmes. Il convient donc d'abord de trouver un accord avec les syndicats sur une souplesse accrue des heures de prestation et, ensuite, d'entrer en négociation sur l'adaptation de la tarification de base et son indexation.

J'y suis favorable en principe, puisque la pratique s'applique à la large majorité des prestations des entreprises économiques publiques. Pourquoi ne s'appliquerait-elle donc pas dans ce cas?

La tarification de base mérite également une adaptation afin d'obtenir simultanément une plus grande souplesse du service à la clientèle.

met de vakbonden besprekingen over een uitbreiding van de dienstregeling tot bepaalde avonden en de zaterdag.

Ik zou er geen goed aan doen nu al een akkoord te sluiten over de wijziging van de dienstregeling van de centra, terwijl ik niet zeker ben dat er geen sociale problemen zullen ontstaan. Eerst moet met de vakbonden een akkoord over soepelere werktijden worden gesloten, en dan kan er onderhandeld worden over de aanpassing van de basistarieven en over het instellen van een indexmechanisme.

Ik ben principieel voor een indexmechanisme, aangezien dat bestaat voor de meeste diensten die de economische overheidsbedrijven verlenen. Ook de basistarieven mogen aangepast worden met het oog op een klantvriendelijker dienstverlening.

03.05 Valérie De Bue (MR): En effet, revoir les tarifs sera plus compréhensible à la population à condition d'élargir le service. C'est plus cohérent.

03.05 Valérie De Bue (MR): Dat is logischer.

03.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Les organismes le savent: j'en ai discuté au préalable. Je leur ai signalé être d'accord en principe, mais vouloir de leur part une acceptation d'une plus grande souplesse de prestation vis-à-vis du public. Tout le monde peut trouver un avantage dans une situation win-win.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la concertation avec les Régions" (n° 10986)

04 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het overleg met de Gewesten" (nr. 10986)

04.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'aborderai ce problème de concertation sous l'angle des panneaux de signalisation. Dans une récente déclaration, le ministre wallon Antoine évoquait votre collaboration dans les termes suivants: "Il faut corréliser nos efforts. Etienne Schouppe sera heureux de savoir que nous sommes prêts à lutter contre la vitesse. J'attends plus de partenariat du fédéral pour simplifier les panneaux sur les routes".

04.01 Jean-Luc Crucke (MR): Minister Antoine formuleerde in de krant La Dernière Heure de wens om de strijd tegen overdreven snelheid op te voeren en beter met de federale overheid samen te werken met het oog op de vereenvoudiging van de verkeersborden langs de autosnelwegen. Heeft u die uitspraken gelezen? Wat bemoeilijkt de samenwerking

Monsieur le secrétaire d'État, je suppose que vous avez pris connaissance de cette déclaration. Quels sont les dossiers qui souffrent d'un manque de collaboration entre le fédéral et les

Régions? Où se situent les blocages? Le dialogue va-t-il reprendre? Partagez-vous le constat du ministre Antoine? Existe-t-il un projet commun relatif à la simplification des panneaux? Si oui, que contient-il?

04.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je puis répondre à M. Crucke que j'ai, bien sûr, pris connaissance de l'article publié dans "La Dernière Heure" du 7 février dernier, qui reprend les déclarations du ministre Antoine au sujet de son nouveau PAVE (Plan Anti-Vitesse étendu). Il vise une intervention financière pour installer des radars sur les routes communales. Je dois vous dire que je ne puis que me réjouir de cette initiative.

En effet, à plusieurs reprises, j'avais lancé des appels aux responsables politiques wallons afin qu'ils entreprennent des actions en termes de sécurité routière pour rattraper le retard de la Wallonie par rapport à la Flandre et Bruxelles quant à la diminution du nombre de tués. Ainsi, les objectifs nationaux pourraient être atteints en 2010 et 2015. Vous n'étiez pas là, monsieur Crucke, mais M. Bellot me rappelait tout à l'heure qu'il ne croyait pas que nous obtiendrions le résultat escompté, à savoir la diminution de moitié des 1.500 tués constatés en 2000.

De toute façon, mes appels ont porté leurs fruits, puisque je constate qu'en 2008, le nombre de tués a diminué de presque 20% en Wallonie et de seulement quelque 8% en Flandre. Certes, la base était différente, mais le pourcentage de réduction est nettement différent. Je crois bien que le fédéral et les Régions se trouvent de plus en plus sur la même longueur d'onde à propos des mesures à prendre sur le plan de la sécurité routière.

De multiples constatations ont été faites par le groupe de travail de la Commission fédérale pour la sécurité routière et de manière plus intensive encore par celui de la task force sécurité routière.

Des conclusions communes en matière de sensibilisation de politique criminelle et d'infrastructure seront prochainement soumises au Comité interministériel pour la sécurité routière. C'est dans ce cadre que l'on doit également inscrire les objectifs communs en matière de signalisation routière qui ont déjà fait l'objet de différentes initiatives. Un guide a d'ailleurs été publié par l'Institut belge pour la sécurité routière à l'attention des gestionnaires de voirie dont le but est de signaler moins, mais mieux. Un groupe de travail au sein de la Commission fédérale, dont les Régions font partie, s'occupe aussi de la révision de la signalisation routière.

Enfin, je voudrais ajouter que, voici quelques jours, j'ai eu un contact direct avec M. Antoine pour parcourir les mesures que ce dernier a prises et les inscrire dans le cadre des actions que nous menons au niveau fédéral.

04.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Ma question portait exclusivement sur les propos tenus par le ministre Antoine concernant le dossier ayant trait à la simplification des panneaux de signalisation routière. Or, je n'ai pas entendu de réponse à ce propos. Vous m'avez répondu au

tussen de federale overheid en de Gewesten nog? Werken de twee beleidsniveaus samen aan de vereenvoudiging van de verkeersborden?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Ik heb de verklaringen van minister Antoine in La Dernière Heure inderdaad gelezen. Met zijn 'Plan antivitesse étendu' (PAVE) wil hij de installatie van flitspalen langs de gemeentewegen subsidiëren. Ik wil dat Wallonië zo snel mogelijk zijn achterstand ten opzichte van Vlaanderen en Brussel inloopt, opdat de nationale doelstellingen betreffende de verlaging van het aantal verkeersdoden tegen 2010 en 2015 zouden gehaald worden. In 2008 is dat aantal in Wallonië met bijna 20 en in Vlaanderen met 8 procent gedaald. Ter zake bestaat er een groeiende consensus tussen de federale overheid en de Gewesten.

Er wordt overleg gepleegd in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en in de taskforce Verkeersveiligheid. Hun gemeenschappelijke conclusies zullen binnenkort voorgelegd worden aan het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft de Minderbordengids uitgebracht. Een werkgroep die deel uitmaakt van de Federale Commissie, waaraan de Gewesten meewerken, buigt zich ook over de herziening van de bewegwijzering.

Enkele dagen geleden ben ik in contact getreden met de heer Antoine om zijn maatregelen te verwerken in de acties op federaal niveau.

04.03 Jean-Luc Crucke (MR): Mijn vraag had uitsluitend betrekking op de vereenvoudiging van de verkeersborden en daar heb ik geen antwoord op

sujet du plan PAVE, mais il est question d'autre chose.

gekregen. Verkoopt minister Antoine onzin?

En ce qui concerne le plan de simplification des panneaux routiers, de deux choses l'une: soit le ministre Antoine raconte des bêtises, ce qui d'ailleurs ne m'étonnerait pas, soit ce n'est pas le cas. Cela mériterait d'être signalé. Toujours est-il que M. Antoine est favorable à une collaboration avec le fédéral et que, jusqu'à maintenant, il n'en existe pas. Pour ma part, j'aurais souhaité avoir votre point de vue sur la question.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, je vous ai parlé de "signaler moins, mais mieux". Cette question est d'ailleurs sur la table de la Commission qui examine tout le carnet de la réglementation routière. Le but est d'atteindre l'objectif évoqué précédemment, éviter la multiplication des panneaux, comme c'est le cas aujourd'hui, diminuer leur nombre et travailler notamment par zone. Je répète que j'ai abordé récemment la question avec M. Antoine. Mais aussi longtemps qu'une proposition formelle ne m'est pas transmise par la Commission qui travaille sur la problématique de la sécurité routière, je ne peux me prononcer. Mais je vous assure que nous travaillons!

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Die kwestie werd aanhangig gemaakt bij de Commissie, die het volledige verkeersreglement onderzoekt. Zo lang mij geen formeel voorstel wordt bezorgd, kan ik mij daarover niet uitspreken.

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

05 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ontwerprichtlijn van de Europese Commissie inzake de voorrang van het goederenvervoer" (nr. 11010)

05 Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de directive de la Commission européenne relative à la priorité à réserver au transport de marchandises" (n° 11010)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Europese Commissie heeft een ontwerprichtlijn ingediend om op belangrijke spoorassen in Europa het goederenverkeer voorrang te geven op de reizigerstreinen.

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): La Commission européenne a élaboré un projet de directive tendant à donner la priorité au transport de marchandises au détriment du trafic des voyageurs sur les principaux axes ferroviaires d'Europe. Ce projet a déjà suscité quantité de protestations. Les organisations de défense des intérêts des usagers du train, surtout, s'y opposent: ils craignent que le transport des voyageurs perde de son attrait parce que pareille directive ralentira inévitablement les cadences et augmentera le nombre de retards. De plus, ce projet de directive peut même faire en sorte que les trains de voyageurs soient négligés lors de l'attribution des sillons.

Daartegen is protest gerezen. Zowel de European Passengers Federation - EPF - als de Bond voor Trein-, Tram- en Busgebruikers - die intussen van naam is veranderd - hebben zich verzet tegen dit voorstel omdat zij vrezen dat dit de attractiviteit en de betrouwbaarheid van het reizigersvervoer zou kunnen aantasten.

We weten allemaal dat een kleine vertraging van bijvoorbeeld vijf minuten in het reizigersverkeer verstrekken gevolgen kan hebben, waardoor een treinreiziger een aansluiting kan missen. Voor goederenverkeer is dit een veel kleiner probleem.

Ook bestaat de vrees dat het voorstel van de Commissie er op drukke trajecten zou kunnen toe leiden dat rijpaden voor reizigerstreinen zouden worden geweigerd of dat het veel moeilijker zou zijn om die nog te krijgen bij de opmaak van een dienstregeling omdat de rijpaden eerder prioritair zouden worden toegekend aan goederentreinen.

Uiteraard, en daar staan wij volledig achter, moet er worden gewerkt aan meer modal shifts, moet er veel meer goederenverkeer via het spoor gebeuren dan via de weg. De vraag is echter wat men zal doen

Il est évidemment positif d'investir dans le transport de marchandises mais si cette situation doit

wanneer dit in concurrentie komt met het reizigersverkeer. Moet er dan niet eerder worden gekeken naar extra investeringen in infrastructuur voor het reizigersverkeer zodat dit niet het slachtoffer wordt van die concurrentie?

Ik wil daarom twee heel concrete vragen stellen. Ten eerste, wat is het Belgisch standpunt op dit ogenblik ten aanzien van het ontwerp van richtlijn? Ten tweede, wat zijn de geschatte gevolgen voor het reizigersvervoer op het Belgisch spoornet dat toch al heel vaak wordt gebruikt. Bestaat het gevaar op een nadelige situatie voor het reizigersverkeer in ons land?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Hecke, ik moet er vooreerst uw aandacht op vestigen dat u verwijst naar een Commissievoorstel voor een verordening en niet naar een ontwerp van richtlijn.

Wat is het verschil? Een verordening is onmiddellijk van toepassing op de hele EU, terwijl een richtlijn door alle lidstaten in nationaal recht moet worden omgezet.

Dit voorstel van verordening van de Commissie dateert van 12 december 2008 en staat op de dagorde van recente en toekomstige raads werkgroepen landtransport. Ik kan u verzekeren dat wij de tijd nemen om alle consequenties van dit voorstel te evalueren en te bestuderen.

Ik moet zeggen dat België elk initiatief ondersteunt dat een Europees spoornet voor competitief goederenvervoer bevordert. Wij wijzen op de voortrekkersrol die ons land vervult bij de totstandkoming van de goederencorridors en onderstrepen onze inzet voor de verbetering van het trans-Europees vervoersnetwerk.

België heeft een kleine oppervlakte en een dicht en druk bereden spoornet waar menig flessenhals ontstaat. Onze beleidsdoelstellingen mikken op een toename van zowel het binnenlands als het internationaal reizigersvervoer en dit gelijktijdig met een verhoging van de stiptheid.

De structuur van ons net leidt onvermijdelijk tot het ontstaan van verkeersknooppunten op tal van lijnen. Het creëren van corridors, alleen voor het goederenvervoer, kan bijgevolg de afwikkeling van reizigerstreinen in verkeersknooppunten bemoeilijken. Dat is evident.

Hierbij komt dat België een centrale positie bekleedt in wat in het spoorwegjargon the blue banana wordt genoemd. Dat is het zeer intense verkeer dat komt van Engeland, de Midlands, over de Benelux langs de Ruhr en de Rijn naar Zwitserland en Noord-Italië.

België heeft daarin een zeer centrale positie waardoor het vervoer in ons land sowieso zeer hoog is, hetzij door het eigen binnenlands verkeer, het verkeer met andere economische centra en het doorvoerverkeer tussen die belangrijke economische centra. De aard is uiteraard zeer uiteenlopend: lokaal, middellange en lange afstand, nationaal, internationaal, reizigersvervoer, goederenvervoer.

Ons land is omwille van al die redenen nogal terughoudend over het

entraîner une concurrence destructrice vis-à-vis du trafic de voyageurs, il faudra investir dans des infrastructures supplémentaires.

Quelle est la position du gouvernement à propos de ce projet de directive? Quelles en seraient les conséquences pour le transport des voyageurs sur le réseau national?

05.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Il ne s'agit pas d'un projet de directive mais d'une proposition de règlement: un règlement entre immédiatement en vigueur dans l'ensemble de l'Union européenne, alors qu'une directive doit être transposée en droit national par chaque État membre à son rythme. La proposition de la Commission date du 12 décembre 2008 et était inscrite à l'ordre du jour d'une série de réunions passées et futures des groupes de travail "transport terrestre" du Conseil. Chaque État membre peut prendre le temps d'analyser les conséquences de la proposition.

Notre pays appuie toute proposition favorable à un transport de marchandises par train concurrentiel. Dans cette optique, nous œuvrons depuis un certain temps déjà pour l'amélioration du réseau ferroviaire transeuropéen. De par sa superficie réduite et l'intensité du trafic sur son réseau ferroviaire, notre pays voit apparaître de nombreux goulets d'étranglement. Le gouvernement s'efforce d'accroître le trafic interne et externe de voyageurs et d'en améliorer la ponctualité. La structure de notre réseau favorise la formation de nœuds de circulation. Il en résulte que la création de corridors exclusivement dédiés au transport de marchandises entraverait gravement la fluidité du trafic de voyageurs. De plus, notre pays occupe une position centrale dans

voorstel voor een Europees netwerk voor competitief goederenvervoer omdat zulks belangrijke gevolgen kan hebben voor het reizigersvervoer. Wij zullen ons uiteindelijk en gedetailleerd standpunt slechts vastleggen nadat wij het passende beraad met de Gewesten hebben georganiseerd.

Al deze elementen zetten er ons toe aan om in elk geval een waakzame en vooral voorzichtige houding aan te nemen. Het gaat niet op om met beide handen een kans te grijpen die door Europa wordt gepromoot, als men de gevolgen op de andere bestaande vervoersstructuren niet of onvoldoende heeft bestudeerd. Ik predik op dit ogenblik dus voorzichtigheid.

In mijn periode heb ik de prioriteit van het reizigersvervoer klaar en duidelijk vooropgesteld. Wij kennen ook het belang van het goederenvervoer voor de belangrijke economische centra en voornamelijk op het vlak van het transitverkeer vanuit onze havens. Wij moeten dat ongetwijfeld koesteren, maar wij mogen niet zomaar meteen gretig inspelen op een welbepaalde attitude vanuit Europa vooraleer wij de gevolgen op de andere transportdragers klaar en duidelijk hebben kunnen inschatten.

ce qu'on appelle la "Blue Banana", à savoir "l'arc ferroviaire" qui relie les Midlands britanniques à la Suisse et au Nord de l'Italie via le Benelux et le bassin de la Ruhr.

Il en résulte que dans notre pays, il y a une activité très intense en matière de transports: trafic intérieur national, trafic avec d'autres centres économiques et trafic de transit entre le premier et le second. La nature de tous ces transports est très variée.

Pour toutes ces raisons, la Belgique est assez réticente à l'égard de la proposition relative à la mise en place d'un réseau européen en vue d'assurer la compétitivité du transport de marchandises. Cette proposition est en effet de nature à avoir des répercussions majeures sur le transport de voyageurs. Nous n'adopterons définitivement une position détaillée qu'après nous être concertés avec les Régions. En toute hypothèse, nous saurons nous montrer vigilants et prudents. Il ne me paraît pas indiqué de s'empressement de saisir une occasion promue par l'Europe en n'ayant pas au préalable étudié les effets que cela produirait sur les autres structures existantes dans le domaine des transports ou en ne les ayant pas étudiées suffisamment.

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben tevreden met uw antwoord omdat u terecht enige terughoudendheid aan de dag legt. U erkent ook dat er moeilijkheden in het reizigersverkeer kunnen ontstaan, zeker omdat België een geconcentreerd verkeer kent met een aantal flessenhalzen. Het is een correcte houding om dat nauwkeurig te onderzoeken en een terughoudend standpunt in te nemen.

Hoe kan u die twee belangrijke uitdagingen verzoenen: zoveel mogelijk reizigers vervoeren in tijden van mobiliteitsproblemen en zoveel mogelijk goederen via alternatieve modi vervoeren. U wil daarover overleg plegen met de Gewesten.

Hoe staan de andere lidstaten daar tegenover? Ik weet niet of u daar al een antwoord kan op geven. Zijn wij als België in deze als enige terughoudend of ziet u bij de andere lidstaten een gelijkaardige houding? Of is dit nog niet duidelijk?

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Le secrétaire d'État se monte à juste titre quelque peu réticent. Des problèmes pourraient se poser pour le transport des voyageurs. Il convient effectivement de les analyser minutieusement. Il s'agit de concilier deux défis importants, à savoir transporter un maximum de voyageurs à une époque où de nombreux problèmes de mobilité se posent et transporter un maximum de marchandises par des moyens de transport alternatifs. Les autres États membres sont-ils aussi réticents que la Belgique?

05.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik kan zeggen dat vooral de grotere landen een vrij positieve opstelling aan de dag leggen omtrent het internationaal netwerk, het Trans European Network, de grote corridors van het goederenvervoer; omdat sommige van die corridors welbepaalde passende omleidingen hebben in hun grote centra, dat is juist.

De corridors die ons aanbelangen, als ik me niet vergis voornamelijk de corridors A, E en F, tussen Polen, Duitsland en België, geven voor Polen en Duitsland geen problemen.

De corridors in de noord-zuidas, geven voor België en Nederland problemen inzake het samengaan met het reizigersvervoer. Voor Frankrijk en Italië zijn de problemen al veel geringer.

De aard van de gecreëerde moeilijkheden in sommige landen zijn niet vergelijkbaar met de moeilijkheden in België, enerzijds omwille van de dichtheid van onze bewoning, en anderzijds omwille van de dichtheid van het gebruik van het spoorwegennet voor het reizigersvervoer en het goederenvervoer, voornamelijk vanuit de havens.

05.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les grands pays, en particulier, sont relativement favorables au Trans European Network, parce que certains corridors disposent de déviations appropriées.

Les corridors qui nous concernent entre la Pologne, l'Allemagne et notre pays ne posent aucun problème pour la Pologne et l'Allemagne. Les corridors sur l'axe nord-sud posent des problèmes pour la Belgique et les Pays-Bas sur le plan de la compatibilité avec le transport de voyageurs. Les problèmes sont déjà beaucoup moins importants pour la France et l'Italie.

La nature des difficultés dans certains pays n'est pas comparable aux difficultés que l'on rencontre en Belgique en raison de la densité de la population et de l'utilisation intensive du réseau ferroviaire pour le transport de voyageurs et de marchandises, principalement en provenance des ports.

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

06 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Justice sur "l'alternative à la perception immédiate" (n° 11498)

06 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Justitie over "het alternatief voor de onmiddellijke inning" (nr. 11498)

06.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je tiens à remercier M. Flahaut qui me permet de poser ma question avant la sienne.

Monsieur le secrétaire d'État, la presse signalait voici peu que de plus en plus de zones de police, en accord avec leurs parquets, proposaient une alternative à la perception immédiate lors d'un excès de vitesse.

L'alternative est la suivante: l'ASBL "10 de Conduite" offre la possibilité de remplacer partiellement la perception de l'amende par quatre heures de cours pratiques sur les priorités en matière de circulation, de vitesse et sur le civisme au volant.

Ce n'est pas le cas de toutes les zones mais on constate une évolution en la matière.

Avez-vous connaissance de cette expérience?

06.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Wanneer een bestuurder op overdreven snelheid betrapt wordt, bieden steeds meer politiezones, met goedkeuring van hun parket, een alternatief aan voor de onmiddellijke inning: de gedeeltelijke vervanging van de boete door vier uren over de prioriteiten met betrekking tot het verkeersreglement, de snelheid en burgerzin in het verkeer.

Wat is de wettelijke grondslag van dat alternatief? Kan de FOD Mobiliteit de positieve resultaten van dat experiment bevestigen? Welk gevolg geeft uw

Quelle est la base légale qui permet de justifier et de motiver cette alternative?

Le SPF Mobilité, qui a partiellement suivi cette expérience, peut-il confirmer les résultats positifs que semble dégager ce processus?

Quel est le suivi que l'administration réserve à ce procédé?

Ne serait-il pas souhaitable d'étendre cette opportunité à toutes les zones et de plafonner le montant de l'amende?

Que les choses soient claires, je pense qu'il faut pouvoir laisser le choix aux gens. Ce qui me dérange, c'est que certaines zones appliquent ce système et d'autres pas, parce que le procureur du Roi ne souhaite pas l'appliquer. N'y a-t-il pas là une sorte d'inégalité?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, l'initiative semble émaner de plusieurs parquets (Arlon, Dinant, Huy, Marche, Neufchâteau et Nivelles) qui offrent aux contrevenants ayant commis un excès de vitesse le choix de suivre une formation plutôt que de payer l'amende. Au stade de la perception immédiate, la loi ne prévoit pas la possibilité de suivre une formation. Ces initiatives ne disposent donc pas de base légale spécifique et trouvent leur base dans les compétences prétorienne des parquets.

De toute façon, il est exclu qu'une proposition de formation soit adressée par les services de police car c'est au procureur du Roi qu'il revient d'apprécier l'opportunité des poursuites.

Les résultats de cette expérience n'ont pas pu m'être communiqués. Mais il me semble que ces formations constituent certainement un bon moyen de sensibilisation des contrevenants. Toutefois, leur durée de quelques heures est vraiment trop courte pour viser une véritable conscientisation des contrevenants. C'est pourquoi j'opterai plutôt pour des formations de rééducation pour ceux qui commettent des infractions de manière répétée. En effet, dans la plupart des cas, le paiement d'une amende donne déjà à réfléchir. S'il apparaît que le paiement d'amendes consécutives ne s'avère pas suffisant, des cours de rééducation me paraissent nécessaires

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. Effectivement la compétence prétorienne des parquets permet un certain nombre d'initiatives.

Monsieur le ministre, vous avez évoqué la possibilité d'une rééducation plus longue pour les récidivistes.

Cela dit, j'estime que le système actuel, dans la mesure où il laisse une alternative, même si le temps est relativement réduit (4 heures) peut, peut-être, également favoriser la conscientisation.

Mais pour avoir une idée du résultat de ce genre de mesure, il faudrait pouvoir disposer de statistiques dans le temps. C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir inviter le SPF Mobilité à étudier les résultats par le biais d'une analyse plus scientifique et universitaire de manière à pouvoir faire le bilan de la situation actuelle et tirer un certain nombre de conclusions. Ce serait préférable à des impressions de l'un ou de l'autre, qu'elles soient positives ou

administratie aan die alternatieve procedure? Is het niet aangewezen om dat alternatief in alle politiezones in te voeren? Ik vind dat men de mensen de keuze moet laten, maar die ongelijke behandeling tussen de zones stoort me.

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Verscheidene parketten bieden verkeers-overtreders die te snel reden, de mogelijkheid om een opleiding te volgen in plaats van een boete te betalen. Wat de onmiddellijke inning betreft, voorziet de wet niet in die mogelijkheid. Die initiatieven berusten op de pretoriaanse bevoegdheden van de parketten.

De procureur des Konings is hoe dan ook degene die moet oordelen of moet worden vervolgd.

De resultaten van die testcase konden mij niet bezorgd worden. Die lessen zijn zeker een goed middel om overtreeders te sensibiliseren, maar ze duren niet lang genoeg om een heuse bewustwording teweeg te brengen. Het lijkt me verstandiger langere opleidingen voor te stellen, maar alleen voor de recidivisten.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): Hoewel de opleidingsduur relatief kort is, kan het huidige systeem wellicht tot een bewustwording leiden. We zouden over statistieken moeten beschikken. Zou u de FOD kunnen verzoeken de resultaten wetenschappelijk te analyseren?

réservées.

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Crucke, vous admettez que, dans le cadre de la perception immédiate, ce choix n'est pas possible. Ce n'est qu'au niveau du procureur que cela pourrait éventuellement être envisagé. Mais pour notre part, nous pensons qu'il faut que cela vaille la peine.

06.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik heb mijn diensten gevraagd de kwestie te onderzoeken.

06.05 Jean-Luc Crucke (MR): C'est la raison pour laquelle je propose de procéder à une analyse.

06.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Suite au dépôt de votre question, j'ai demandé à mes services d'examiner la question. Mais je n'ai pas encore reçu de réponse à ce sujet.

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

07 Questions jointes de

- **M. André Flahaut au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'implication de la Région wallonne dans le nouveau plan de gestion des nuisances sonores de Brussels Airport" (n° 11117)**
- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le non-respect du système de sélection des pistes par Belgocontrol" (n° 11674)**
- **Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol" (n° 11713)**
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol" (n° 11717)**
- **M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le timing de l'interdiction progressive des vols pendant les nuits du week-end" (n° 11827)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Flahaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de betrokkenheid van het Waals Gewest bij het nieuwe plan voor het beheer van de geluidsoverlast rond Brussels Airport" (nr. 11117)**
- **de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het niet-naleven van het systeem voor de keuze van de start- en landingsbanen door Belgocontrol" (nr. 11674)**
- **mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het niet-naleven van de ministeriële onderrichtingen door Belgocontrol" (nr. 11713)**
- **mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het niet-naleven van de ministeriële onderrichtingen door Belgocontrol" (nr. 11717)**
- **de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het tijdpad voor de invoering van een geleidelijk verbod op nachtvluchten tijdens het weekend" (nr. 11827)**

07.01 André Flahaut (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous prie d'excuser mon arrivée tardive, mais j'ai l'impression que tous les Tamouls sont à Bruxelles, parce que tout est bloqué partout!

Monsieur le secrétaire d'État, nous nous sommes réjouis de l'accord intervenu récemment relativement au nouveau plan de gestion des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem. Celui-ci a, enfin, fait l'objet d'un consensus au Conseil des ministres. Je suppose donc qu'il est le fruit d'une concertation entre tous les partenaires du gouvernement.

07.01 André Flahaut (PS): In de ministerraad werd er een consensus bereikt over het nieuwe plan voor de beheersing van de door het luchtverkeer op de luchthaven van Zaventem veroorzaakte overlast. Ondanks uw beloften om rekening te houden met alle omwonenden, moet worden vastgesteld dat Waals-Brabant geen stem in het

Votre plan fait espérer une amélioration de la situation, notamment pour le Brabant wallon – mais pas uniquement, puisque je ne prétends pas intervenir au nom du principe NIMBY. La difficulté de votre tâche était telle qu'il importait de trouver un équilibre entre toutes les parties.

Une nette amélioration de la situation est attendue quant au problème du survol nocturne du Brabant wallon. Cependant, je reste très attentif à la définition des normes de vent ainsi qu'au tracé des routes aériennes. En effet, cette définition et ce tracé ont des impacts très nets pour les populations des axes Grez-Doiceau/Beauvechain et Braine l'Alleud/Waterloo/La Hulpe. Ces riverains ne doivent surtout pas être oubliés dans la recherche d'une solution équilibrée pour l'ensemble des habitants. Or le problème réside justement là. Le Brabant wallon est très largement écarté du débat sur les nuisances de l'aéroport de Zaventem. Vous vous rappellerez que, lorsque je vous avais interrogé voici quelques semaines, je vous avais déjà dit que nous étions aussi concernés et que vous ne deviez pas nous oublier.

En tant qu'élu du Brabant wallon, je ne peux que manifester mon mécontentement face à une situation contre laquelle je vous avais mis en garde et que je n'ai donc cessé de dénoncer. Bien que des nuisances soient constatées, des communes n'ont toujours pas voix au chapitre - et ce, malgré vos promesses répétées de prendre en considération l'ensemble des riverains concernés. Ce n'est évidemment pas acceptable.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous poserai trois questions.

Pourquoi la Région wallonne n'est-elle pas partie prenante de l'accord de coopération qui doit créer un institut d'information autour des nuisances aériennes?

Pourquoi les communes brabançonnaises wallonnes ne sont-elles pas invitées à la table du forum de concertation réunissant les communes riveraines?

Que doivent en conclure les habitants de la province du Brabant wallon? Et, surtout, que doivent-ils faire pour enfin être entendus? À l'époque où l'on réfléchissait à un RER, lors des négociations sur la constitution d'un nouveau gouvernement en 1988, M. Tobbacq avait expliqué qu'il irait se coucher sur les voies à Louvain. C'est naturellement plus difficile d'agir ainsi dans le cas de problèmes aériens! Je peux toujours aller me coucher sur la piste de Melsbroek, cela ferait plaisir à mes suppléants, mais je n'ai pas envie d'y aller tout de suite!

Que pouvons-nous donc faire? Peut-être m'apporterez-vous une réponse: nous allons y remédier et honorer les promesses faites, tant par la Région wallonne que par les communes du Brabant wallon. Dans ce cas, je serais le plus heureux des hommes.

07.02 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, toujours dans le cadre de ce plan que vous avez initié en décembre et qui devait entrer en vigueur à partir du lundi 2 février 2009, il me revient de la part de riverains et

kapittel heeft in het debat dienaangaande.

Waarom wordt het Waalse Gewest niet betrokken bij het samenwerkingsakkoord dat ertoe strekt een instituut voor informatie over de door het luchtverkeer veroorzaakte hinder op te richten? Waarom worden de Waals-Brabantse gemeenten niet uitgenodigd op het overlegforum van de omwonende gemeenten? Wat moeten de inwoners van Waals-Brabant daaruit besluiten? Wat moeten ze ondernemen om te worden gehoord?

Moet ik op de landingsbaan van Melsbroek gaan liggen opdat de beloftes gedaan aan het Waalse Gewest en de gemeenten uit Waals-Brabant zouden worden nagekomen?

07.02 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Nog steeds wat uw plan dat op maandag 2 februari 2009 in

d'autorités communales survolés que vos propres instructions n'ont déjà plus été suivies et appliquées par Belgocontrol et, en particulier, le dimanche 1^{er} mars 2009, soit moins d'un mois après l'entrée en vigueur de vos instructions.

En effet, le dimanche 1^{er} mars, la plupart des avions décollant en suivant une route de départ Chièvres via la balise CIV sont partis en majorité de la plus courte piste de décollage 20 alors que vos instructions et le NOTAM précisait bien qu'ils devaient partir de la piste 25R. Des avions gros porteurs et très bruyants sont ainsi partis avec une distance de décollage plus limitée sur la piste 20, alors que la décision du Conseil des ministres les envoyait sur la longue et rassurante piste 25R. C'était principalement des avions pour les États-Unis.

Les autorités communales des communes survolées ont contacté la tour de contrôle, qui leur a répondu que tout était normal. Ce ne semble pas correspondre à la vérité.

Nous ne comprenons pas: est-ce la première fois ou non? On me dit que ce n'est pas la première fois que Belgocontrol applique mal les décisions du ministre ou que Belgocontrol se trompe de processus informatisé dans la sélection des pistes, ce qui est terriblement inquiétant.

Pouvez-vous nous préciser les raisons pour lesquelles les instructions ministérielles n'ont pas été correctement suivies le dimanche 1^{er} mars 2009?

Avez-vous pris une initiative pour éviter que ce genre d'incident ne se reproduise?

Des sanctions ont-elles été prises à l'égard des contrôleurs aériens qui n'ont pas respecté un NOTAM?

Pour quels motifs Belgocontrol n'applique-t-il pas strictement toutes les décisions prises en Conseil des ministres et ne respecte-t-il pas ainsi les clauses du contrat de gestion qui lie cette entreprise publique autonome à l'État fédéral?

07.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, puisque les questions de M. Baeselen et de Mme Nyssens avaient trait au même problème, j'ai fusionné la réponse aux trois questions. J'imagine que, dans ma réponse à Mme Snoy, je puis intégrer aussi les éléments de réponse aux questions des collègues absents. La question de M. Dallemagne a trait à un sujet quelque peu différent et je pourrai y répondre séparément. Pour ne pas me répéter deux ou trois fois, je propose de répondre à la question de M. Flahaut et aux questions de M. Baeselen et de Mmes Snoy et Nyssens.

Je réponds d'abord à la question de M. Flahaut. Je dois vous dire, monsieur Flahaut, que je ne suis pas du tout opposé à ce que la Région wallonne soit partie prenante à l'accord de coopération qui devrait être conclu avec les Régions en matière de cartographie du bruit, de normes de bruit et d'aménagement du territoire, mais j'aimerais que la Région wallonne fasse connaître son souhait d'y participer, qu'elle en fasse la demande.

werking moest treden, betreft, heb ik van de omwonenden en de gemeentebesturen vernomen dat Belgocontrol uw richtlijnen al niet meer naleeft. Dat was zeker het geval op zondag 1 maart 2009. De meeste vliegtuigen die de opstijgroute via Chièvres volgen en gebruik maken van het baken CIV, vertrokken van de korte baan 20, terwijl ze volgens uw richtlijnen en de NOTAM van baan 25R dienden op te stijgen. Het ging vooral om grote en lawaaierige toestellen die naar de VS vlogen.

Een aantal gemeentebesturen die de controletoren hadden gecontacteerd, kregen te horen dat alles normaal was. Dat leek echter niet te kloppen met de feiten.

Men zegt me dat het niet de eerste keer is dat Belgocontrol de beslissingen van de minister slecht uitvoert of fouten maakt bij het toewijzen van de banen, wat bijzonder verontrustend is.

Waarom werden uw richtlijnen op zondag 1 maart 2009 niet correct uitgevoerd? Heeft u een initiatief genomen om dergelijke incidenten te voorkomen? Hebben de luchtverkeersleiders een sanctie gekregen?

07.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zal eerst antwoorden op de vraag van de heer Flahaut. Ik heb er helemaal niets op tegen dat het Waals Gewest zich aansluit bij het samenwerkingsakkoord over het in kaart brengen van de geluidsbelasting, dat met de Gewesten zou moeten worden gesloten, maar ik had graag gezien dat de Waalse overheid een aanvraag indient.

07.04 **André Flahaut** (PS): Je vais jouer le facteur (...).

07.05 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le gouvernement précédent avait déjà fixé la composition du forum de constatation sur base d'un critère qu'il considérait comme objectif, soit l'exposition aux différents niveaux de bruit repris dans la cartographie annuelle réalisée par l'exploitant de l'aéroport.

Cette composition sera revue chaque année en fonction de l'évolution des niveaux de bruit. Dans l'hypothèse où des communes wallonnes seraient à l'avenir exposées à des niveaux de bruit significatifs - vous avez fait état que c'est devenu entre-temps le cas -, elles seraient bien entendu invitées à faire partie de ce forum. Cela me paraît tout à fait justifié.

Les avis de l'ensemble des parties concernées ont été pris en compte dans l'accord de gouvernement du 19 décembre 2008, y compris des avis provenant du Brabant wallon. Certaines mesures adoptées s'adressent spécifiquement aux riverains résidant à proximité directe de l'aéroport tandis que d'autres, comme l'interdiction des avions les plus bruyants, s'adressent à l'ensemble des habitants concernés.

Au niveau des principes, ma réponse est positive par rapport à votre intervention.

Madame Snoy, en ce qui concerne le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol, je dois vous dire que pour ce qui est du délai pris par Belgocontrol pour appliquer les décisions du gouvernement du 19 décembre dernier, il convient de souligner que la réglementation européenne en matière de sécurité a été considérablement renforcée ces dernières années.

Aujourd'hui, toute modification des systèmes ou des procédures de gestion du trafic aérien doit faire l'objet d'une étude de sécurité approfondie. Les études doivent ensuite être approuvées par l'autorité de surveillance des prestataires de services de la navigation aérienne. Toutes ces études demandent des ressources humaines hautement spécialisées et surtout, elles demandent du temps. Par ailleurs, les contrôleurs doivent suivre une formation pour appliquer ces modifications. Il n'est donc pas anormal qu'un certain temps se soit écoulé entre les instructions que j'ai données et leur application sur le terrain, d'autant plus que les services de Belgocontrol chargés d'effectuer ces études ont actuellement une charge de travail assez lourde avec la mise en place du nouveau centre de contrôle aérien CANAC 2 à Steenokkerzeel.

J'en viens aux questions jointes sur l'utilisation des pistes le 1^{er} mars. Le dimanche entre 6 heures et 16 heures, les décollages en direction de la balise CIV (Chièvres) sont normalement opérés sur la piste 25R (droite) lorsque le vent vient de l'ouest alors que les décollages en direction du sud-est sont opérés sur la piste 20. Le dimanche 1^{er} mars, la piste 20 n'a pu être utilisée avant 9 heures en raison d'un vent arrière trop important. À partir de 9 heures, cette piste a pu être utilisée à nouveau, conformément au schéma prévu. Lorsqu'il y a un changement de configuration des pistes en usage, les contrôleurs aériens doivent introduire la modification dans le système AMS (Airport Movement System), qui veille précisément à ce que la piste et la route de vol correspondante soient automatiquement attribuées à

07.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Aan de hand van de blootstelling aan geluidsbelasting die blijkt uit de geluidscontouren die de luchthavenexploitant jaarlijks opstelt, had de vorige regering de samenstelling van dit forum al vastgesteld. Op grond van de evolutie van de geluidsbelasting zal die samenstelling elk jaar worden herzien. Mochten bepaalde Waalse gemeenten in de toekomst aan een aanzienlijk niveau van geluidsbelasting worden blootgesteld, zal hun uiteraard gevraagd worden om deel te nemen aan het forum.

Het regeerakkoord van 19 december 2008 houdt rekening met de mening van alle betrokken partijen, ook die van Waals-Brabant. Sommige maatregelen belangen wel specifiek de omwonenden van de luchthaven aan, maar andere maatregelen – bijvoorbeeld het verbod op de meest luidruchtige vliegtuigen – komen alle inwoners van het betrokken gebied ten goede.

Wat de niet-naleving van de instructies door Belgocontrol betreft, moet worden onderstreept dat de Europese regelgeving inzake veiligheid de jongste jaren heel wat strenger is geworden.

Het is nu zo dat er voor elke wijziging van de luchtverkeersleidingsprocedures een grondige veiligheidsstudie moet worden uitgevoerd. Die studies vereisen uitermate gespecialiseerd personeel en vergen vooral tijd. De luchtverkeersleiders moeten voorts een opleiding volgen in verband met die wijzigingen. Het is dus normaal dat er tijd is verstreken tussen het moment waarop ik de instructies gaf en het moment dat ze in praktijk werden gebracht.

Ik kom nu terug op het gebruik van de landings- en startbanen op 1 maart. Op zondag tussen 6 en

chaque vol.

Pour la configuration des pistes utilisées le dimanche matin, il existe plusieurs choix possibles dans l'AMS. En l'occurrence, un mauvais choix a été opéré par le contrôleur et les vols vers la balise CIV se sont vu attribuer par erreur la piste 20 pour le décollage. Étant donné qu'aucun décollage n'a été opéré vers la balise CIV entre 9 heures et 10 heures, l'erreur n'a pas été constatée directement et au total, quatre décollages ont été opérés à partir de la piste 20 au lieu de la piste 25R avant que cette erreur ne soit constatée et corrigée. Trois de ces vols étaient à destination de l'Espagne et un du Sénégal.

À la suite de cet incident, Belgocontrol a procédé rapidement à une enquête interne dont il ressort qu'il s'agit d'une erreur humaine. Selon Belgocontrol, cette erreur n'a pas eu d'impact sur la sécurité du trafic aérien.

La procédure de vol utilisée erronément est en effet publiée et vérifiée au niveau de la sécurité. Depuis lors, Belgocontrol a pris des mesures correctrices et modifié le système AMS afin d'éviter que cette erreur ne puisse se reproduire.

J'ai chargé l'autorité de supervision de Belgocontrol, le BSA-ANS (Belgian Supervisory Authority for Air Navigation Services), qui dépend de mes services, de vérifier si ces mesures correctrices sont suffisantes pour que cette erreur ne puisse se reproduire.

Ce manquement ne restera néanmoins pas sans suites, l'inspection aéronautique a démarré une enquête et procédé au constat de l'irrégularité.

16 uur stijgen de vliegtuigen in de richting van het baken CIV (Chièvres) bij westenwind in principe op van baan 25-R, terwijl de vliegtuigen in zuidoostelijke richting opstijgen van baan 20. Die dag kon baan 20 vóór 9 uur niet gebruikt worden wegens rugwind. Later kon de baan wel weer gebruikt worden, conform het schema. Wanneer er van baan gewisseld wordt, moeten de luchtverkeersleiders de wijziging in het AMS-systeem (Airport Movement System) ingeven. Dat systeem zorgt ervoor dat de baan en de overeenstemmende vliegroute automatisch worden toegekend aan elke vlucht.

Op zondagochtend biedt het AMS verschillende mogelijkheden. In dit geval maakte de verkeersleider de verkeerde keuze en moesten de vluchten in de richting van het baken CIV per abuis van baan 20 vertrekken. Er stegen vier vliegtuigen met bestemming Spanje en Senegal op voordat de fout werd rechtgezet. Het betreft een menselijke fout, maar volgens Belgocontrol kwam de veiligheid niet in het gedrang.

Sindsdien heeft Belgocontrol corrigerende maatregelen getroffen en het AMS-systeem gewijzigd om een herhaling van dat incident te voorkomen. Ik heb de toezichhoudende overheid van Belgocontrol, BSA-ANS (Belgian Supervisory Authority for Air Navigation Services) de opdracht gegeven na te gaan of die corrigerende maatregelen volstaan. De luchtvaartinspectie is met een onderzoek gestart en heeft de nodige vaststellingen met betrekking tot de onregelmatigheid gedaan.

07.06 **André Flahaut** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'ai au moins quelque chose à dire aux habitants de la province du Brabant wallon.

Au sein du gouvernement, c'est M. Charles Michel qui a donné l'avis pour l'ensemble de la province du Brabant wallon. C'est un peu ennuyeux car même si le parti libéral représente 40% des électeurs

07.06 **André Flahaut** (PS): Het feit dat minister Charles Michel het advies voor de provincie Waals-Brabant heeft gegeven, is nogal ongelukkig, want de MR vertegenwoordigt helemaal niet Waals-Brabant! Ik zal bovendien

du Brabant wallon, il ne représente pas tout le Brabant wallon.

Dans le prolongement, en m'appuyant sur votre réponse, je vais faire interpellier au niveau de la Région wallonne tant M. Demotte que M. Antoine pour savoir pour quelles raisons ils n'ont pas apporté de réponses ni montré plus d'enthousiasme à faire partie de cet accord de coopération.

En ce qui concerne les communes, certaines d'entre elles ont peut-être fait la démarche. Quant à la notion de niveau de bruit significatif, j'espère qu'on n'a pas considéré que ces communes n'étaient pas touchées par un niveau de bruit significatif pour ne pas donner réponse aux démarches qu'elles ont entreprises. Je vous demanderai de faire en sorte qu'on prenne d'office en considération les demandes des communes du Brabant wallon. Le fait de les exclure pour un niveau de bruit significatif, cela revient au "certain temps" pour le refroidissement du fût du canon! Tout est question d'appréciation.

Pour le reste, j'espère qu'elles donneront une suite aux démarches que je ferai sur base de votre réponse. Si ce n'est pas le cas, nous nous reverrons dans quelques semaines.

07.07 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouis du fait que vous ayez reconnu que des erreurs avaient été commises à l'occasion de 4 décollages de gros porteurs. Mais je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que cela n'avait pas eu d'impact au niveau de la sécurité. En effet, ces erreurs auraient pu être à l'origine d'incidents.

Des mesures correctrices doivent donc être mises en œuvre et je me félicite de la mise en place d'un système visant à vérifier que les mesures correctrices sont suffisantes pour éviter que de telles erreurs ne soient commises à l'avenir. En effet, il suffit d'une erreur qui tourne mal pour se retrouver face à une situation dramatique. En matière de transport aérien, on ne peut rien laisser passer.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 **Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'adoption de la directive sur les redevances aéroportuaires" (n° 11711)**

08 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de goedkeuring van de richtlijn betreffende de luchthavengelden" (nr. 11711)**

08.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le sujet a déjà été abordé ici.

Une directive définissant les principes communs qui régiront la perception de redevances pour les aéroports a été adoptée le 19 février dernier par le Conseil de l'Union européenne. Elle prévoit notamment la prise en compte du critère environnemental pour la modulation des redevances.

L'article 3 stipule que les États membres veillent à ce que "les redevances aéroportuaires n'entraînent pas de discrimination entre

minister-president Demotte en minister Antoine laten ondervragen om na te gaan waarom ze zich niet enthousiaster hebben getoond voor dat samenwerkingsakkoord.

Ik zal vragen dat men ambtshalve rekening houdt met de gemeenten uit Waals-Brabant en ze niet uitsluit, omdat ze niet voldoende last zouden hebben van de geluidshinder! Voorts hoop ik dat ze gevolg zullen geven aan de demarches die ik op grond van uw antwoord zal doen.

07.07 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat u toegeeft dat er vier fouten werden gemaakt, maar ik meen dat ze wel degelijk gevolgen hebben gehad voor de veiligheid. Het verheugt me ook dat er werk gemaakt wordt van een systeem om na te gaan of de corrigerende maatregelen wel toereikend zijn.

08.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Op 19 februari werd de richtlijn inzake luchthavengelden aangenomen die in 2010 van kracht moet worden. Artikel 3 van die richtlijn bepaalt dat er ter zake ook met milieuaangelegenheden rekening dient te worden gehouden.

Wat zijn de concrete gevolgen van

les usagers d'aéroport, mais cela n'empêche pas la modulation des redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental. Les critères utilisés pour une telle modulation doivent être pertinents, objectifs et transparents".

Cette directive qui entrera en vigueur en 2010, c'est-à-dire demain, s'applique aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 5 millions de passagers. En Belgique, l'aéroport de Bruxelles sera donc bien évidemment concerné; je pense qu'il sera le seul.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous dès à présent nous préciser quelles seront les implications concrètes de cette directive pour l'aéroport de Zaventem, et notamment sur le montant de la redevance qui sera demandé aux voyageurs par le gestionnaire aéroportuaire?

Comment cette nouvelle législation pourra-t-elle s'articuler avec la volonté affichée l'année dernière par votre gouvernement d'imposer une taxe "environnementale" sur les billets d'avion?

Je relève simplement que le gestionnaire australien de l'aéroport présente des résultats financiers très confortables pour 2008 (223 millions d'euros). Tant mieux pour l'État belge qui reste actionnaire. Cependant, il s'agit là d'une opportunité pour l'État de faire appliquer des tarifs qui prennent plus justement en compte l'impact environnemental du trafic aérien, ce fameux "coût externe" reconnu dans tous les modes de transport. En effet, l'Europe vient également de reconnaître la nécessité d'imputer les coûts externes pour le trafic routier.

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame, vous citez bien le boni global du groupe et non le boni réalisé à Bruxelles.

Madame, vous attirez à juste titre l'attention sur l'article 3 de la nouvelle directive européenne sur les redevances aéroportuaires. Je tiens à préciser que les dispositions des deuxième et troisième phrases de cet article y ont été ajoutées à la demande explicite de la Belgique, et ce, dans le but de pouvoir maintenir le système de différenciation environnementale actuellement en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National.

En effet, une importante différenciation environnementale est déjà d'application pour cet aéroport, conformément à l'article 47.2 et à l'annexe à l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC.

Dans la formule actuelle, un coefficient 2 est utilisé pour les vols de nuit à côté d'un coefficient situé entre 0,9 et 1,7 en fonction de la catégorie des bruits de l'appareil utilisé. Toutefois, cette directive n'a pas d'impact sur la possibilité d'imposer une taxe environnementale sur les billets d'avion, qui reste une décision politique. Les effets en Belgique de ce texte, dont le but principal est d'instaurer un système de régulation économique dans les aéroports de l'Union européenne, seront faibles. En effet, seul l'aéroport national rentre actuellement dans le champ d'application de la directive et un système de régulation économique existe déjà pour cet aéroport en vertu de

die richtlijn voor de luchthaven van Zaventem, die als enige luchthaven in België onder de toepassing ervan valt, aangezien ze jaarlijks meer dan 5 miljoen reizigers verwelkomt? Hoe zal een en ander samengaan met het streven van de regering om een "milieutaks" op vliegtuigtickets te heffen?

Ondanks de gunstige resultaten van de Australische luchthavenbeheerder (223 miljoen euro in 2008) is dit voor de Belgische Staat een kans om de "externe kosten" die in het kader van alle vervoerswijzen worden erkend, in aanmerking te nemen.

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De cijfers die u aanhaalt zijn die van de globale boni van de groep en niet die welke in Brussel werden gerealiseerd.

De bepalingen in de tweede en de derde zin van artikel 3 werden op verzoek van België toegevoegd. Op de luchthaven Brussel-Nationaal wordt er immers al een belangrijke milieudifferentiatie toegepast.

In de huidige formule wordt de coëfficiënt 2 gebruikt voor de nachtvluchten. Die tekst heeft geen weerslag op de milieuheffing op vliegtuigtickets. Mijn diensten werken samen met de economische regulator van de luchthaven aan de omzetting van die richtlijn die slechts beperkte gevolgen zal hebben. De tarieven die toegepast worden, behoren al tot de hoogste in Europa.

l'article 5 de l'arrêté royal précité. Seules les modalités de cette régulation devront être légèrement adaptées.

Mes services travaillent en collaboration avec le régulateur économique de l'aéroport à l'adaptation de la réglementation belge afin de la rendre conforme à la nouvelle directive. À cette occasion, nous examinons dans quelle mesure la différenciation environnementale doit être adaptée. Quant aux tarifs pratiqués dans notre aéroport national, il convient de remarquer qu'ils sont déjà parmi les plus élevés en Europe.

08.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Je reconnais que j'ignorais la différenciation des redevances dont vous venez de parler. Je serais ravie que vous me communiquiez des informations sur leur montant.

Néanmoins, je pense que la directive pourrait offrir de nouvelles possibilités et permettrait d'affiner cette variabilité en fonction de nouveaux critères. Car, d'une part, entre 2004 et 2010 le secteur aéronautique aura réalisé des progrès et, de l'autre, nous devrions nous montrer plus sévères vis-à-vis des avions qui ne respectent pas un certain nombre de limites en termes de bruit et de consommation de carburant. Je me demande si nous ne devrions pas veiller à pénaliser davantage les vols à courte distance que ceux à longue distance, en raison de leur contribution plus importante à la pollution atmosphérique et aux émissions de CO₂.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer **Bart Laeremans** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de sterk stijgende tarieven voor de sportluchtvaart" (nr. 11521)

- de heer **Luk Van Biesen** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het project tot eenzijdige verhoging van alle prestaties uitgevoerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 11530)

09 Questions jointes de

- **M. Bart Laeremans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la forte augmentation des tarifs dans le domaine de l'aviation de tourisme" (n° 11521)

- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le projet d'augmentation unilatérale des prestations effectuées par la Direction générale Transport aérien" (n° 11530)

09.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, we hebben in deze commissie al heel veel vragen gesteld aan de opeenvolgende ministers van Verkeer over de geluidshinder van Zaventem. Er zijn ook vliegvelden die op een veel betere manier ingeburgerd zijn in de omgeving. Dat is vooral het geval met de sportvliegveldjes.

Ik woon zelf in Grimbergen en daar hebben we een vliegveld dat veel beter aanvaard is dan welk vliegveld ook. Er is een zeer goed systeem van afspraken met de omgeving. De omwonenden klagen daar nauwelijks. Recent is er iets in het nieuws gekomen van mensen die bouwgrond hebben en die plots merken dat daar ook gevlogen wordt, maar dat zijn de eerste klachten in vele jaren: die mensen wonen daar niet en kennen de situatie niet.

08.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik wist niet dat er, zoals u stelt, een onderscheid werd gemaakt tussen de heffingen. Ik zou graag het bedrag ervan kennen.

Dankzij die richtlijn zou het moeten mogelijk zijn om die variabiliteit te verfijnen in functie van nieuwe criteria om, bijvoorbeeld, het gebruik van kortereafstandsvluchten te ontraden.

09.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): La forte augmentation des tarifs que la Direction générale du transport aérien (DGTA) veut imposer au secteur de l'aviation de tourisme préoccupe ce secteur. À titre d'exemple, le coût d'un examen théorique passera de 87 à 225 euros. En outre, les coûts d'inspection du secteur de la maintenance seront dorénavant répercutés entièrement. Les premiers frais s'élèvent vite à un millier d'euros, ce qui est de nature à dissuader les jeunes

De mensen die actief zijn in de sportluchtvaart zijn zeer ongerust over de sterk stijgende tarieven die het directoraat-generaal van de luchtvaart gaat opleggen. Zo stijgen de kosten van een theoretisch examen van 87 naar 225 euro, de geluidsattesten van 145 naar 250 euro, de administratieve uurtarieven van 87 naar 125 euro en het ordinaire schriftje dat "vluchtenboekje" heet van 27 naar 65 euro. Ook zouden de inspectiekosten van de onderhoudssector voortaan integraal worden doorgerekend.

Deze hoge tarieven dreigen de jonge aspirant-piloten sterk af te zullen schrikken. Ze staan voor instapkosten zonder dat ze eigenlijk al aan het vliegen zijn, kerosine betalen of vliegtuigbenzine of wat dan ook: ze moeten al onmiddellijk 1.000 euro neertellen, wat voor sommigen toch een zeer hoge drempel is. Op die manier dreigt uiteindelijk het voortbestaan zelf van die clubs in het gedrang te komen. Zij hebben al heel wat minder jonge leden dan vroeger. Wanneer de prijzen alsmäär duurder worden, komen zij in een negatief spiraal terecht waarbij steeds minder jonge mensen nog geïnteresseerd zijn om piloot te worden, met als gevolg dat er een tekort zal zijn – het bestaat vandaag eigenlijk al – aan nieuwe piloten voor de commerciële luchtvaart.

Men is ook zeer verontwaardigd over de wijze waarop dit allemaal wordt doorgevoerd. Recreatieve gebruikers kregen slechts 24 uur tijd om hun bemerkingen door te geven bij die nieuwe tarieven. Toch wel heel vreemd allemaal. Navraag bij het directoraat-generaal van de luchtvaart over de relatie tussen kostprijs en geleverde diensten, leverde niets op. Naar het schijnt is het allemaal om budgettaire redenen, maar waarom nu juist de sportvliegtuigjes of de sportpiloten zo zwaar belast worden, wordt eigenlijk nergens uitgelegd. Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, kunt u die drastische verhoging van de administratieve tarieven toelichten? Is deze verhoging ondertussen al geformaliseerd, of kan daar nog iets aan gedaan worden? Of kunt u die alsnog reduceren? Bent u bereid om die verhoging bij te stellen en de tarieven bijvoorbeeld te bevroren?

Ten tweede, kunt u uitleg geven bij de nieuwe verplichtingen van de onderhoudssector? Die zou het ook heel lastig krijgen. Wat zijn de concrete gevolgen hiervan voor de individuele piloten?

Ten derde, zou het niet gepaster zijn dat de sportluchtvaart zou worden ondergebracht bij BLOSO en op die manier wordt geregionaliseerd, zodat men een andere behandeling kan verantwoorden dan voor de rest van de luchtvaart? Als het naar de Gemeenschappen zou gaan, aangezien het een sportmaterie is, werd reeds een regionalisering of communautarisering overwogen of onderzocht?

09.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een paar weken geleden hebben wij inderdaad de noodkreet van verschillende piloten gehoord. Verschillende organisaties van piloten hebben een noodkreet de wereld ingestuurd om diets te maken dat er iets schort aan de nieuwe tarifiering, het vergoedingsstelsel dat voorgesteld wordt door het directoraat-generaal van de luchtvaart.

aspirants pilotes et à aboutir finalement à une pénurie de pilotes dans l'aviation commerciale.

La manière dont il est procédé à cette augmentation des prix suscite également l'indignation. Les usagers récréatifs n'ont eu que vingt-quatre heures pour faire part de leurs remarques.

Le secrétaire d'État pourrait-il fournir quelques éclaircissements concernant l'augmentation des tarifs administratifs? Cette augmentation est-elle déjà officielle? Le secrétaire d'État est-il disposé à revenir sur l'augmentation appliquée à l'aviation de tourisme? Pourrait-il en dire plus à propos de la nouvelle obligation à laquelle sera désormais soumis le secteur de la maintenance? Quelles répercussions aura-t-elle sur les pilotes?

Une régionalisation de l'aviation de tourisme est-elle envisagée? Cette régionalisation justifierait en effet que l'aviation de tourisme ne soit pas traitée comme le reste de la navigation aérienne.

09.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Le secteur belge des vols récréatifs craint pour sa survie à présent que la DGTA prépare unilatéralement une hausse des tarifs pour l'aviation de tourisme. La DGTA souhaite que ses services soient autosuffisants à

Daarbij staat de vraag centraal of daarmee een einde komt aan het recreatief vliegen in België. Die vraag wordt meer en meer gesteld in de sector van het recreatief vliegen.

Het directoraat-generaal van de luchtvaart werkt momenteel eenzijdig aan een verhoging van het concept voor prestaties die zij leveren aan de sport en recreatieve beoefenaars en kandidaat-beoefenaars van ballonvaart, modelvliegen, zweefvliegen, ULM en motorvliegtuigen. Startende en ervaren piloten moeten voor een heel aantal zaken een vergoeding betalen aan het directoraat-generaal. Dat betekent echter geen enkele meerwaarde voor het behalen of behouden van het diploma. Het directoraat-generaal wil nu dat haar diensten 100% zelfbedruipend zijn. In feite erkent het directoraat-generaal die activiteiten niet meer als sportief of recreatief, maar wil het dezelfde criteria toepassen als voor commerciële gebruikers van het luchtruim.

In de praktijk wil dat zeggen dat diverse tarieven stijgen met meer dan 100 tot zelfs 500%. Een aantal voorbeelden werd door de heer Laeremans al gegeven. Bijvoorbeeld, het theoretisch examen, nu 87 euro, zal worden opgetrokken naar 225 euro. Dat zijn verhogingen die toch erg zullen doorwegen voor het aantrekken van nieuwe, jonge piloten.

De sector van het recreatief vliegen trekt aan de alarmbel en wijst erop dat de voorgestelde maatregelen de doodsteek voor deze sport kunnen zijn. De sector wijst erop dat het doorvoeren van de maatregelen onderhoudsbedrijven, piloten en vliegtuigbouwbedrijven definitief doen besluiten om uit te wijken naar vooral Frankrijk. Recentelijk sloot een vliegclub uit de regio van Kortrijk haar activiteiten in België om ze in Frankrijk voort te zetten. Daardoor zullen de kosten voor de overblijvenden nog toenemen, aangezien de kosten verdeeld worden onder degenen die er wel nog gebruik van maken. Hoe minder gebruikers, hoe hoger uiteraard de individuele kosten zullen zijn voor degenen die er nog wel gebruik van maken.

Piloten zijn nu voor België een uitvoerproduct. Eindelijk was men erin geslaagd om het vliegen grondig te democratiseren, en nu wil men er blijkbaar weer een elitaire sport van maken.

De vliegtuigbouwindustrie wordt eveneens zwaar gepenaliseerd met bijzonder hoog oplopende rekeningen. Ook hier wordt onze moeilijke concurrentiepositie in de wereld verder uitgehold. De bedragen handelen bovendien dikwijls over een papier dat bekomen moet worden.

Door het principe van de "100% zelfbedruipend"-regel zal er ook geen enkele rem meer staan op de toename van personeel en kosten van het directoraat-generaal. Alles zal toch worden betaald door de gebruiker. Het directoraat-generaal voor de luchtvaart wordt dus rechter en partij, en krijgt als het ware een soort federale staatsmonopolie toegewezen. De belastingbetaler, bedrijfsleider en piloot hoeven slechts te betalen, zonder enige inspraak en zonder de beloofde transparantie.

De EU-regelgeving wil dat er een eenvormige, efficiënte werkingsprocedure komt waardoor de regulatoren minder uitvoerende maar meer controlerende taken moeten uitvoeren. Indien het directoraat-generaal van de Luchtvaart zijn plannen echter doorvoert

100% et souhaite appliquer aux utilisateurs récréatifs les mêmes critères qu'à l'aviation commerciale. Les tarifs augmenteront de 100, voire de 500%.

Le secrétaire d'État adhère-t-il à la vision de la DGTA? D'où vient l'idée que les services doivent être autosuffisants? Ne convient-il pas d'établir une distinction claire entre les vols récréatifs et les vols commerciaux?

En raison du nouveau système, on peut s'attendre à ce que de nombreux clubs d'aviation transfèrent leurs activités à l'étranger. Pour éviter de sacrifier l'aviation de tourisme dans notre pays, les tarifs actuels doivent être gelés. Le secrétaire d'État prendra-t-il une initiative en ce sens?

zal men net het omgekeerde effect krijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, klopt het dat u achter deze visie van het directoraat-generaal staat? Van waar komt de piste dat deze dienst zelfbedruipend moet zijn? Vindt de staatssecretaris niet dat er een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen het recreatief-sportief vliegen enerzijds en het commercieel vliegen anderzijds? Aangezien diverse vliegclubs zullen uitvlaggen naar het buitenland, lijkt het mij logisch om de huidige tarieven te bevrozen. Mijn concrete vraag is dus welke initiatieven u zult nemen om deze tarieven te bevrozen, niet te verhogen en op die manier toch een belangrijk deel van het recreatief vliegen in ons land te kunnen behouden.

09.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik moet de heren Laeremans en Van Biesen erop wijzen dat het oude koninklijk besluit dat de vergoedingen regelt die het directoraat-generaal van de Luchtvaart toekomen inmiddels al acht jaar oud is. Na een voorstudie waarbij onder meer een consultant werd ingeschakeld, was het de bedoeling om dit KB aan te passen. Het dient genoteerd dat met de belangengroepen, waaronder de Belgische aeroclubs, overleg gepleegd werd op 18 december 2008 en 5 februari 2009, toen er bijgestuurde tarieven werden voorgelegd met mogelijkheid tot reactie binnen de 15 dagen. De commerciële luchtvaart BATA, Belgian Air Transport Association, zal in de nabije toekomst nog bijkomend worden geconsulteerd hoewel ook zij reeds in december 2008 en januari 2009 werden gehoord.

U kent natuurlijk het verschil tussen een belasting en een vergoeding. In tegenstelling tot een belasting dient een vergoeding ter compensatie van de gemaakte kosten die krachtens de richtlijnen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie CAO aantoonbaar kostengerelateerd, kostenefficiënt, niet-discriminerend en overlegd moet zijn. Dan nog blijft er een keuze tussen externalisering van de kosten waarvoor de belastingbetaler opdraait of internalisering van de kosten ten laste van de gebruiker of een mengeling van beide. Krachtens het besluit van 2001 wordt nu maximaal 40% van de kosten van het DGLV op de luchtvaartgebruikers verhaald. De rest valt dus ten laste van de schatkist.

In de logica van het nieuwe koninklijk besluit worden de gemaakte kosten verhaald op de gebruikers, behalve de overheads die aan de Federale Overheidsdienst toekomen.

De bijsturing van de voorgestelde tarieven, waarvan de eerste in januari 2009 is gebeurd, was bedoeld om rekening te houden met buitenlandse tarieven en/of om onverantwoorde pieken af te toppen.

Er werd daartoe een overleg georganiseerd met de algemene sport- en recreatieve luchtvaart. Ik kan u verzekeren dat een eventuele uitvlagging door te hoge vergoedingen door mij als een reëel probleem wordt ervaren, zoals u beiden trouwens hebt opgemerkt.

Overigens gaat het niet enkel om een tarievenprobleem. Het is evenzeer een kwestie van luchtvaartbeleid en -reglementering. Het valt immers niet te ontkennen dat de technische, administratieve en daardoor ook financiële verplichtingen voor steeds meer sectoren in de burgerluchtvaart toenemen door de professionalisering op Europese aansturing, door de EASA - European Aviation Safety

09.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: L'arrêté royal qui règle les indemnités de la DGTA date d'il y a huit ans et doit par conséquent être adapté. A cette fin, une étude préliminaire a été menée par un consultant. Le 18 décembre 2008 et le 5 février 2009, une concertation avec les groupements concernés, dont l'Aéroclub Royal de Belgique, a été menée à propos du nouvel arrêté royal. Ces associations ont reçu un délai de quinze jours pour réagir. L'aviation commerciale sera consultée dans un avenir proche.

Il existe une différence entre une taxe et une indemnité. Cette dernière vise à compenser des coûts exposés, conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle doit avoir un rapport coût-efficacité correct, être non discriminatoire et avoir fait l'objet d'une concertation.

Il faudra alors encore opérer un choix entre une externalisation des coûts à charge du contribuable, une internalisation à charge de l'utilisateur ou un système mixte. Par arrêté royal, 40% des coûts de la DGTA sont à présent à charge des usagers du transport aérien et le reste est à charge du Trésor. Dans le nouvel arrêté royal, les coûts seront à charge de l'utilisateur, à l'exception de l'"overhead". L'objectif de l'adaptation des tarifs proposés était de tenir compte des tarifs internationaux et d'éviter certains excès.

Agency.

Ik streef ernaar om, alvast op het gebied van de heffingen, in de totaliteit niet hoger te tarifieren dan in het buitenland. Een benchmarkstudie wees dit uit, zodat alvast die motivatie voor uitvlagging niet kan opgaan.

Het DGLV is bereid duurzame alternatieven te onderzoeken wat de sportluchtvaart betreft, zonder evenwel de EASA-verplichtingen te ontlopen. Er dient rekening te worden gehouden met het feit dat alternatieve oplossingen niet noodzakelijkerwijs lagere financiële lasten met zich brengen.

U hebt uit mijn antwoord begrepen dat ik dit rustig zal bekijken, aan de hand van de kritieken en commentaren die ik ter zake heb gekregen en dat de soep derhalve niet zo warm zal worden gegeten als ze werd opgediend.

09.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had dat niet begrepen uit het begin van uw antwoord. U zei dat het de bedoeling is om de kosten van het directoraat-generaal te verhalen op de gebruikers.

Ik kan leven met het principe, maar de vraag is hoe we dat zullen spreiden over de verschillende soorten gebruikers.

Er is toch een verschil tussen de commerciële luchtvaart, waar men gemakkelijk kan doorrekenen aan de reiziger. Iedereen weet dat vliegen veel goedkoper is geworden dan pakweg dertig jaar geleden. Het zou veel logischer zijn dat men de commerciële luchtvaart die tarieven mee laat betalen, die uiteindelijk maar een heel kleine fractie uitmaken van hun omzet, dan dat men de bron gaat aantasten, de plaats waar de interesse voor het vliegen wordt gewekt, met name de vliegclubs die een nuttige en belangrijke rol in heel ons vliegwezen spelen.

Als men mensen gaat ontmoedigen om nog piloot te worden, zal men op de duur in het buitenland moeten zoeken naar aspirant-piloten, wat niet wenselijk is.

Het is een mooi en belangrijk beroep met heel verantwoordelijkheid. Het zou echt jammer zijn mochten wij onze jonge mensen ontmoedigen om nog te kiezen voor dit beroep.

Ik ben heel blij met het besluit van uw antwoord. U zegt dat u alles nog zal evalueren en bekijken en dat de soep niet zo heet zal worden gegeten als ze wordt opgediend.

Ik hoop echt dat u het belang van die sportvliegvelden, van de sportluchtvaart voor ogen houdt en kijkt naar de toekomst en naar de perspectieven voor jonge mensen, die al veel minder talrijk zijn dan vroeger. Ze zouden moeten worden gestimuleerd om te leren vliegen

J'estime qu'une éventuelle délocalisation en raison d'indemnités trop élevées constitue un réel problème, qui n'est d'ailleurs pas uniquement dû aux tarifs mais aussi à la gestion politique et à la réglementation. La professionnalisation à la demande de l'Europe engendre de plus en plus d'obligations techniques, administratives et financières dans le secteur de l'aviation civile. Je ne souhaite dès lors pas introduire globalement des tarifs supérieurs à ceux appliqués à l'étranger.

En ce qui concerne l'aviation sportive, la DGTA est toujours disposée à examiner des solutions de rechange durables. Nous souhaitons en tout cas trouver un juste milieu.

09.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Je puis m'accommoder du principe mais comment les coûts seront-ils répartis entre les différents utilisateurs? Il serait beaucoup plus logique que ces tarifs soient également appliqués à l'aviation civile commerciale, ce qui serait beaucoup plus simple que de les répercuter sur les clubs d'aviation qui stimulent précisément l'intérêt pour le pilotage et peuvent donc inciter certaines personnes à opter pour le métier de pilote.

Je me félicite de ce que le secrétaire d'État affirme qu'il évaluera encore tous les éléments et que des aménagements sont toujours possibles.

in plaats van ontmoedigd.

09.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit uw antwoord heb ik goed de laatste zin onthouden, namelijk dat er nog niets is beslist. Daarom is het belangrijkste element dat het overleg op een meer gestructureerde manier dan in het recente verleden zou gebeuren.

Ik heb hier het schrijven van de voorzitter van de u wellicht niet onbekende Koninklijke Belgische Aëroclub, de heer Wieme, bij. In voornoemde brief schrijft hij dat zijn club het voorstel op woensdag 17 december 2008 om 10 uur 's ochtends per e-mail ontving. Op donderdag 18 december 2008 is er een kort overleg, zijnde een eenzijdige mededeling, van het Directoraat-Generaal Luchtvaart geweest, zonder dat de mededeling ten grond kon worden besproken.

Ook de FLAG, de Flemish Aerospace Group, vraagt op 2 februari 2009 in een schrijven aan u het volgende. De brief zal u wellicht niet onbekend zijn, want hij is aan u gericht. "Mijnheer de staatssecretaris, in het licht van het voorgaande vragen wij u dan ook de huidige acties en voorstellen niet voor te leggen voor implementatie zonder een echt overleg met de sector, zo snel mogelijk een volledige werkgroep samen te stellen met alle betrokkenen om voorstellen te doen in verband met de vereenvoudiging van de taken van het directoraat-generaal en stroomlijning van de taken van het directoraat-generaal en EASA, in afwachting een delegatie te ontvangen van de sector om u persoonlijk aan de hand van talloze voorbeelden de desastreuze gevolgen van de ter tafel liggende voorstellen aan te tonen."

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop uit het antwoord te hebben begrepen dat u de bedoelde procedure op de voornoemde manier zal overlopen. Ik hoop dus dat u met de sector gaat praten, zodat wij kunnen komen tot een realistisch en concreet voorstel dat de sector in leven houdt. De recreatieve luchtvaartsport is immers heel belangrijk.

U weet dat wij in ons land een traditie van goede piloten hebben. De meeste van hen zijn hun carrière in dergelijke vliegclubs met kleinere vliegtuigen gestart. Jongeren van dertien, veertien of vijftien jaar oud kunnen leren vliegen. Later worden zij misschien de beste piloten, die ook internationaal kunnen worden ingezet.

Daarom is er de vraag de recreatieve luchtvaartsector niet verloren te laten gaan, niet alleen op het vlak van de opleiding van piloten maar ook op het vlak van het onderhoud van bepaalde vliegtuigen. Vroeger was er rond alle, dergelijke vlieghaventjes immers een industrie voor het onderhoud van de vliegtuigen. Alle onderhoudsbedrijven gaan ten onder, wanneer wij de liefhebbers ontmoedigen om recreatief en sportief te vliegen.

09.06 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, heren, ik heb volkomen begrip voor de diverse standpunten die hier zijn verdedigd. Ik heb zelf evenmin een echt positieve appreciatie van de manier waarop het studiebureau te werk is gegaan. Zijn werkwijze was mij reeds ter ore gekomen. Het lijkt mij geen manier van werken te zijn.

Jullie pleiten ook mooi voor een bepaalde sector, waarvoor ik ten volle begrip kan opbrengen. Het zijn natuurlijk sportvliegtuigen. Zij zijn voor

09.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Rien n'est donc encore décidé. La concertation doit être mieux structurée que dans un passé récent. Le FLAG – le Flemish Aerospace Group – a également demandé de ne pas mettre en œuvre les propositions actuelles avant une véritable concertation avec le secteur, de constituer le plus rapidement possible un groupe de travail chargé de la simplification et de la rationalisation des tâches et de recevoir une délégation du secteur pour prendre connaissance des conséquences désastreuses qui découleraient des propositions présentées.

J'espère que le secrétaire d'État agira de la sorte, afin que l'on puisse formuler une proposition réaliste et viable pour l'aviation récréative. La plupart de nos pilotes ont commencé leur carrière dans ces clubs d'aviation et ont, par la suite, acquis une excellente réputation. Nous ne pouvons en aucun cas laisser ce secteur aller à vau-l'eau. Ceci serait également néfaste pour toutes les sociétés de maintenance établies à proximité de ces petits aérodromes.

09.06 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Je comprends parfaitement tous ces points de vue et je ne suis pas vraiment enthousiaste quant à la manière de travailler du bureau d'études, mais les avions de tourisme sont des moyens de loisirs et je ne peux que constater que les frais

het amusement bestemd. Ik kan, anderzijds, niet naast de vaststelling kijken dat de kosten voor de overheid die uit welbepaalde prestaties voortspruiten, vandaag de dag slechts voor 40% gedekt zijn. De reden is dat gedurende acht jaar de zaak, met name het fiscaliseren van de lasten, doodeenvoudig ongemoeid werd gelaten. Dat constateer ik niet alleen op voornoemd vlak maar ook bij andere activiteiten, waarbij er op het vlak van de tarifiering van prestaties doodeenvoudig niets werd gedaan. De zaken werden doodeenvoudig gefiscaliseerd, met alle gevolgen vandien.

Dat een verhoging met 150% niet zomaar kan, is een zaak waarvoor ik begrip kan opbrengen.

Ik vraag anderzijds ook wat begrip. Ik neem aan, sommige van uw stellingen goed kennende, mijnheer Van Biesen, dat het fiscaliseren van lasten die de overheid moet dragen, een veel te gemakkelijke weg is en niet met uw basisfilosofie overeenstemt. Ik vind het trouwens kras dat de modale burger nog 60% van dat soort zaken moet betalen.

Ik herhaal, ik zal de aangelegenheid opnieuw volledig in handen nemen, want wat mij betreft is het zeker dat er een aanpassing moet komen. Gedurende acht jaar geen tarifaire aanpassingen invoeren is ook niet gezond, geef dat toe. Een verhoging met 150% doorvoeren is evenmin aangewezen. Het komt er dus op aan om de gulden middenweg te vinden tussen hetgeen wat echt verantwoord kan worden en hetgeen via de begroting van het departement moet worden gefiscaliseerd.

09.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, als het acht jaar niet is gewijzigd, dan is het logisch dat er sindsdien een indexering wordt toegepast. Uw nieuw systeem kan misschien in een jaarlijkse of tweejaarlijkse aanpassing, naargelang de index, voorzien. Dat is logisch.

Het is inderdaad niet normaal dat de Staat een groter deel betaalt, maar nog eens, een periode van acht jaar leidt misschien tot een verhoging van 20%. Elk jaar 2 of 3% erbij is ook aanvaardbaar, maar een verhoging van 200 of 300% staat niet in verhouding, dat is logisch.

Ik vraag u ten eerste om niet alle soorten van de luchtvaart over dezelfde kam te scheren, maar om de sportvliegvelden en de beoefenaars van het sportvliegen anders te bekijken, gezien het belang ook op lange termijn van die mensen.

09.08 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik heb begrip voor hetgeen wat de staatssecretaris ons diets maakt, maar er zijn toch twee alarmerende omstandigheden.

Ten eerste, in uw beleidsplan zegt u heel duidelijk, mijnheer de staatssecretaris: "De financiering van de diensten van het directoraat-generaal door de gebruiker zal worden verhoogd". Daar kondigt u al aan dat u van plan was om de verhoging door te voeren.

Ten tweede, u zegt dat zoiets niet met mijn fiscale filosofie overeenkomt. Ik wil toch even verduidelijken dat het in deze gaat om

exposés par les pouvoirs publics pour certaines prestations ne sont actuellement couverts qu'à concurrence de 40%, simplement parce que la fiscalisation des charges n'a pas été adaptée pendant huit ans. Ceci étant dit, une augmentation de quelque 150% n'est en effet pas vraiment raisonnable.

Il n'est pas vraiment logique que le citoyen doive encore payer 60%. Une adaptation s'impose dès lors mais une augmentation de 150% ne me paraît pas indiquée. Il s'agit dès lors de trouver le juste milieu.

09.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Une indexation s'impose en effet si rien n'a bougé pendant huit ans. Le secrétaire d'Etat pourrait peut-être prévoir une indexation périodique dans le nouveau système. Il n'est en effet pas normal que l'Etat paie une partie plus importante, mais une période de huit ans représente une augmentation d'environ 20%. Une augmentation de 200 à 300% serait donc hors de proportion.

Il est important de tenir compte des spécificités de l'aviation récréative.

09.08 Luk Van Biesen (Open Vld): Le secrétaire d'Etat précise clairement dans son plan que la part du financement des services de la direction générale assurée par l'utilisateur sera augmentée. Il s'agit en outre en l'occurrence d'un sport récréatif bénéficiant de moyens dégagés par les communes, les Communautés et les Régions. Tous les frais ne sont

sport en recreatie. Dat de sportieveling in ons land niet alles van de vele sportactiviteiten betaalt, hoef ik u niet te zeggen, u weet immers beter dan ik welke middelen er aan sportinfrastructuur vanuit de gemeente, vanuit de gemeenschap of vanuit de gewesten ter beschikking worden gesteld.

donc pas à charge des pratiquants. Il n'y a pas lieu de donner une dimension commerciale à ce sport.

Het lijkt mij totaal onlogisch om dat op dezelfde manier te behandelen. Wij vragen u om dat als een sportief en recreatief gebruik te behandelen en het niet door de pure economische bril te bekijken, door te zeggen dat het commercieel is, want het kan niet gerecupereerd worden.

Het is een sportieve en geen commerciële activiteit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Fouad Lahssaini au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la lutte contre la criminalité frontalière" (n° 11303)

10 Vraag van de heer Fouad Lahssaini aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de bestrijding van grenscriminaliteit" (nr. 11303)

10.01 Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, dans le cadre du Traité de Prüm signé le 27 mai 2005, ratifié par ce parlement le 28 décembre 2006, transposé en droit européen par la décision 2008/615/JAI, il est prévu d'instituer une banque de données commune au Benelux, à la France, l'Allemagne, l'Espagne et l'Autriche qui vise à intensifier l'échange d'informations dans le but, entre autres, de lutter contre la criminalité transfrontalière.

10.01 Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen!): Met het oog op de uitwisseling van gegevens, in het kader van het Verdrag van Prüm en de strijd tegen de grensoverschrijdende criminaliteit, werd er beslist om een gemeenschappelijke databank voor de Benelux, Frankrijk, Duitsland, Spanje en Oostenrijk op te richten.

Les régions frontalières des pays sont confrontées aujourd'hui notamment aux infractions commises par des véhicules immatriculés à l'étranger et il importe que les auteurs de ces infractions soient traités de manière équivalente aux auteurs immatriculés en Belgique.

België is het enige land dat nog niet het nodige gedaan heeft om die samenwerking tot stand te brengen, terwijl minister Dewael indertijd had verklaard dat een en ander tegen het eerste trimester van 2009 rond zou zijn!

Les services de police de ces communes ont été récemment interpellés par le bureau commun de coopération policière Belgique-Allemagne-Luxembourg au sujet d'une difficulté de la mise en place des outils d'échange d'informations prévus par le Traité.

Hoe ver is de procedure gevorderd en wat zijn de oorzaken van de achterstand die ter zake werd opgelopen?

Selon une note de ce bureau, la Belgique est, à ce stade, le seul pays qui n'a pas encore mis en place les conditions techniques de cette coopération alors que les autres pays l'ont mise en place et l'utilisent. Concrètement, il s'agit de la possibilité de consultation automatisée directe de données provenant des registres des plaques d'immatriculation.

Welke factoren kunnen de totstandkoming van die samenwerking vertragen of bespoedigen?

La question pose problème puisque le Centre commun de coopération policière et douanière de Luxembourg qui n'a pas les amendes de roulage dans son champ d'action, refuse dorénavant de répondre aux nombreuses demandes d'identification des titulaires de plaques minéralogiques luxembourgeoises responsables d'infractions de roulage.

Welke garanties kan u ons dienaangaande bieden?

Vos prédécesseurs ont déjà été interrogés à ce sujet et ont été rassurants sur l'état d'avancement de la mise en place de ce système d'échange. Dans son avant-dernière réponse, l'ancien ministre

De heer De Padt verwijst mij door naar u en kondigt aan dat een en ander in de zomer van 2009 rond

Dewael parlait d'une mise en œuvre au premier trimestre 2009.

zal zijn.

Qu'en est-il, monsieur le secrétaire d'Etat? Pouvez-vous nous informer quant à l'état d'avancement de la procédure et les raisons qui ont entraîné le retard constaté? Quels sont actuellement les éléments susceptibles de retarder ou de faire progresser la réalisation? Quelle garantie pouvez-vous donner au sujet de la mise en place sans délai supplémentaire?

Avant de terminer mon intervention, je voudrais ajouter qu'avant de vous interroger, j'ai posé la question au ministre De Padt qui m'a invité à m'adresser à vous. Ce dernier m'a quand même promis la mise en place de ce système pour cet été.

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lahssaini, l'échange automatisé des données relatives à l'immatriculation des véhicules dans le cadre de l'ICARUS, dont il est question dans le Traité de Prüm, sera réalisé à la fin de ce mois. Il devrait donc être prêt à partir du mois d'avril dans ses aspects techniques pour recevoir toutes les demandes concernant des plaques d'immatriculation belges formulées par les États membres déjà habilités.

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: In april zou de automatische uitwisseling van nummerplaatgegevens uit een technisch oogpunt klaar moeten zijn voor aanvragen met betrekking tot Belgische kentekenplaten geformuleerd door landen die ter zake al gemachtigd zijn.

En même temps, les contacts avec la police fédérale ont été pris pour élaborer un système automatisé de transfert des demandes relatives aux plaques d'immatriculation étrangères des États membres déjà habilités, formulées par des agents belges qualifiés, aux autorités étrangères compétentes via la DIV servant comme point de contact officiel.

Er vinden contacten plaats met de federale politie met het oog op de uitwerking van een systeem voor de verzending aan de buitenlandse autoriteiten van aanvragen met betrekking tot buitenlandse kentekenplaten geformuleerd door bevoegde Belgische ambtenaren (de DIV fungeert daarbij als officieel contactpunt). De computertoepassing waarbij er een directe verbinding met de Benelux, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Oostenrijk tot stand wordt gebracht, zou in het tweede trimester van 2009 klaar moeten zijn.

Cette application informatique devrait être réalisée dans le courant du deuxième trimestre 2009. À ce moment, chaque agent de police pourra interroger en direct les plaques d'immatriculation des véhicules étrangers (des pays du Benelux, d'Allemagne, de France, d'Espagne et d'Autriche). Entre-temps, nous avons bien progressé dans la question qui vous préoccupe.

10.03 Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen!): Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse qui ne peut que me satisfaire. J'attends avec impatience que cela soit mis en place. J'attends la fin de ce deuxième trimestre pour vous adresser mes félicitations définitives si les choses ont avancé comme vous le dites.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de organisatie van 'Verkeersveilige Dagen'" (nr. 11523)

11 Question de M. Stefaan Vercamer au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'organisation de 'Journées de la sécurité routière'" (n° 11523)

11.01 Stefaan Vercamer (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voor de dertiende keer werd door de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen, een zeer actief man, en de procureur-generaal van het hof van beroep van Gent de Verkeersveilige Dag georganiseerd. Hiermee wordt de dramatische kettingbotsing op 27 februari 1996 herdacht. De herdenking gebeurde op de E17 ter hoogte van Kruishoutem, waar het ongeval toen is gebeurd.

Tijdens het persmoment dat hij daarna organiseerde, lichtte hij de noodzaak van dergelijke acties toe. De actie Verkeersveilige Dag spitst zich toe op snelheidscontroles, maar er werd uiteraard ook aandacht besteed aan andere verkeersovertradingen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had een aantal vragen toen ik dat allemaal las en zag in de media.

Gebeurt de organisatie van de Verkeersveilige Dag ook in andere provincies dan in Oost-Vlaanderen? Zo ja, dan is waarschijnlijk nood aan enige coördinatie? Wie wordt bij de organisatie van zo'n verkeersveilige dag door de gouverneur betrokken? Wat is de betrokkenheid van de staatssecretaris van Mobiliteit hierbij of van zijn diensten of van de federale overheid in het algemeen? Worden dergelijke acties ondersteund en op welke manier gebeurt dat? Als de organisatie van zo'n verkeersveilige dag enkel in Oost-Vlaanderen zou worden georganiseerd, is het dan niet aangewezen om dergelijke acties te stimuleren en eventueel gecoördineerd in heel België te laten verlopen? Misschien kunnen hiervoor samenwerkingsovereenkomsten met de provinciale overheden worden gesloten. Dat is nog iets anders dan de gouverneur.

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vercamer, ik kan u meedelen dat de dertiende editie van de Verkeersveilige Dag op 27 februari 2009 zowel in Oost-Vlaanderen als in West-Vlaanderen plaatsvond. Die dag worden de slachtoffers herdacht van enkele zware kettingbotsingen op de E17 in Nazareth in Oost-Vlaanderen in 1996, en in Rekkem in West-Vlaanderen in 1998.

In de andere provincies wordt voor zover ik weet geen verkeersveilige dag georganiseerd, wat echter niet wil zeggen dat er geen andere provinciaal gecoördineerde initiatieven rond verkeersveiligheid worden opgezet. Ik zou zeggen dat elke provincie haar eigen accenten legt in de aanpak van de verkeersveiligheid.

Het is de bevoegdheid van de gouverneur en het provinciebestuur om gecoördineerde initiatieven te nemen op het provinciaal vlak en bijgevolg een verkeersveilige dag te organiseren waarbij afspraken worden gemaakt met de federale en de lokale politie.

Ik kan u zeggen dat er geen medewerking of ondersteuning op federaal niveau werd gevraagd. Normaal steunt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid een dergelijke verkeersveilige dag door bijvoorbeeld het ter beschikking stellen van BOB-sleutelhangers, enzovoort. Dan worden allerlei gadgets ter beschikking gesteld.

De Verkeersveilige Dag in Oost- en West-Vlaanderen herdenkt verkeersincidenten in de eigen streek en men moet daar geen

11.01 Stefaan Vercamer (CD&V): Le 27 février 2009, la province de Flandre orientale a organisé en collaboration avec le procureur général de la cour d'appel de Gand la treizième édition de la "Journée de la sécurité routière". La province souhaite ainsi garder vivante la mémoire de la dramatique collision en chaîne du 27 février 1996 sur la E17 à la hauteur de Nazareth/Kruishoutem. L'action se concentre plus particulièrement sur des contrôles de vitesse mais une large attention est également accordée aux autres infractions au Code de la route.

Une telle journée de la sécurité routière est-elle également mise sur pied dans d'autres provinces? Les autorités fédérales sont-elles associées à cette initiative? Le secrétaire d'État est-il favorable à l'idée d'organiser une telle journée dans l'ensemble du pays? Dans cette optique, des protocoles de collaboration pourraient-ils être conclus avec les autorités provinciales?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: La treizième édition de la Journée de la sécurité routière, qui a eu lieu le 27 février 2009, a été organisée non seulement en Flandre orientale mais aussi en Flandre occidentale. Dans cette dernière province, on souhaite commémorer les victimes de la grave collision en chaîne qui s'était produite à hauteur de Rekkem en 1998. Cette journée n'est pas organisée dans les autres provinces, bien que plusieurs initiatives en matière de sécurité routière y soient aussi régulièrement mises sur pied.

Le gouverneur et l'administration provinciale prennent les initiatives nécessaires au niveau provincial en vue de l'organisation d'une telle journée de la sécurité routière. Des accords concrets sont conclus à cet effet avec les polices fédérale et locale. La collaboration

bijzondere andere betekenis aan vastknopen voor wat deze provincies betreft. In feite zou elke dag een verkeersveilige dag moeten zijn. Wij pleiten dan ook voor meer sensibilisering, maar ook voor meer controles het hele jaar door. Het is niet omdat men op 27 februari daaraan speciale aandacht geeft, dat daarmee de kous af mag zijn voor de rest van het jaar. Toch moet ik erkennen dat het organiseren van een dergelijke dag toch ergens een sensibiliserend effect heeft wat betreft de verkeersveiligheid.

Eigenlijk, mijnheer Vercamer, is dat allemaal een gedeelde verantwoordelijkheid. De verschillende overheden zijn erbij betrokken en op elk niveau kunnen initiatieven worden genomen binnen de eigen bevoegdheden, waarbij men kan inspelen op de plaatselijke of regionale fenomenen en problemen inzake verkeersonveiligheid. Dit lijkt mij efficiënter dan nationale verkeersveilige dagen waarbij niemand zich betrokken voelt. Dit sluit natuurlijk niet uit dat met de provincies kan samengewerkt worden om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Tot slot, het is goed dat het gebeurt, maar wij staan niet te trappelen. Immers, zoiets kan per slot van rekening wel een zeker effect hebben op het vlak van sensibilisatie, maar rechtstreekse gevolgen kunnen beter gehaald worden door permanente medewerking en permanente supervisie.

des autorités fédérales n'a pas été demandée cette fois-ci. Normalement, l'IBSR soutient cette action par le biais de la mise à disposition de différents gadgets, tels que, par exemple, des porte-clés Bob.

Chaque jour de l'année devrait à mon sens être une journée de la sécurité routière. Je suis favorable à une sensibilisation accrue ainsi qu'à un accroissement des contrôles toute l'année. J'ai évidemment conscience du fait que l'organisation d'une journée de la sécurité routière permet une sensibilisation.

Chaque niveau de pouvoir peut prendre des initiatives en matière de sécurité routière. Les actions qui ciblent des phénomènes locaux ou régionaux – comme la journée provinciale de la sécurité routière – sont plus efficaces que les journées de la sécurité routière organisées au niveau national, lors desquelles personne ne se sent en fait concerné. Il va de soi que ceci n'exclut aucunement des accords de coopération avec les provinces en matière de sécurité routière.

La journée de la sécurité routière est une bonne initiative, surtout en matière de sensibilisation. Les autorités fédérales ne sont toutefois guère enthousiastes à l'idée d'y participer.

11.03 Stefaan Vercamer (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp dat dit eigenlijk in het verlengde ligt van de bevoegdheid van de gouverneur die inderdaad een ambtenaar is met een aantal federale bevoegdheden en dat het democratisch verkozen provinciebestuur ter zake geen betrokken partij was, maar dat het aangewezen is daaromtrent overleg te plegen.

11.03 Stefaan Vercamer (CD&V): L'organisation s'inscrit dans le prolongement de la compétence du gouverneur de province, l'administration provinciale démocratiquement élue n'étant pas partie prenante.

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

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenhuydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de mankementen bij het onderhoud van vliegtuigen op Zaventem" (nr. 11735)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

over "mankementen bij het onderhoud van vliegtuigen" (nr. 11762)

- de heer **Georges Dallemagne** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het technisch onderhoud bij Sabena Technics" (nr. 11839)

12 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les lacunes dans l'entretien des avions à Zaventem" (n° 11735)

- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les lacunes observées au niveau de l'entretien d'avions" (n° 11762)

- **M. Georges Dallemagne** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les entretiens techniques chez Sabena Technics" (n° 11839)

12.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, bij Sabena Technics zijn vorige week ernstige mankementen vastgesteld bij het onderhoud van vliegtuigen. U hebt er zelf in de pers op gereageerd. Het gaat om abnormale feiten, die niet zomaar het gevolg zijn van nalatigheid of vergetelheid van de technici, en kwaad opzet wordt niet uitgesloten. Er zou een verscherpt toezicht zijn op het onderhoud. Aan de politiediensten en het parket werd gevraagd om een onderzoek te voeren.

Tot zover gaat de tekst van mijn vraag, ingediend op 10 maart.

De dag nadien werd in de pers gemeld dat het over vijf feiten op twee vliegtuigen zou gaan. Er werd verondersteld dat het zou gaan om een toestel van de Belgische luchtmacht en een Frans vrachtvliegtuig, waarvan onder meer de kabels werden doorgeknipt.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u toelichting geven over de ernst van de feiten en de vaststellingen?

Wat heeft het onderzoek van parket en politiediensten reeds opgeleverd?

12.02 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag in dezelfde grootorde, natuurlijk. Wij waren allemaal erg verrast door het nieuws dat een firma zoals Sabena Technics, een firma met toch wereldfaam inzake het onderhoud en technisch onderzoek van vliegtuigen, geconfronteerd wordt met een soort van sabotageactie, een soort van mankementen bij het onderhoud van vliegtuigen. Het zou gaan om twee vliegtuigen. Sommigen praten over een C-130 van het Belgisch leger, anderen spreken over lijnvliegtuigen. Het zou ook gelinkt zijn aan een sociaal conflict binnen die onderneming. Het is natuurlijk bijzonder erg, wanneer arbeiders of werknemers van een firma zich zouden vergrijpen aan dergelijke sabotageactie, wat de wereldfaam van een dergelijke firma op heel korte tijd teniet zou kunnen doen.

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

Welke stappen hebt u kunnen zetten om het onderzoek naar de vastgestelde mankementen te finaliseren? Wat is er nu juist, concreet, gebeurd?

Hoe kunnen wij dergelijke voorvallen in de toekomst proberen te vermijden?

12.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): De sérieux manquements sur le plan de l'entretien d'un certain nombre d'avions ont été constatés récemment auprès de la société Sabena Technics. Selon les informations diffusées par le secrétaire d'État, il s'agirait de manquements tout à fait anormaux qui ne peuvent être la conséquence de négligences ou d'oublis. Un acte de malveillance ne peut être exclu. Dans l'intervalle, les contrôles sur les activités de maintenance ont été renforcés et la police et le parquet ont ouvert une enquête.

Le secrétaire d'État pourrait-il fournir des précisions à propos de ce grave incident?

12.02 **Luk Van Biesen** (Open Vld): La société SN Technics jouit d'une réputation mondiale dans le domaine de l'entretien technique des avions. Nous avons donc été particulièrement étonnés d'apprendre qu'il y avait peut-être eu des actes de sabotage lors de l'entretien de certains avions. Ces faits seraient à situer dans le cadre d'un conflit social qui s'éternise.

Quelles démarches le secrétaire d'État a-t-il entreprises dans cette affaire et comment peut-on éviter de tels incidents à l'avenir?

De **voorzitter**: De heer Dallemagne is verwittigd, maar hij is nog niet hier.

12.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, als u het mij toestaat, zal ik ook de vragen van de heer Dallemagne beantwoorden, alsof hij zijn vraag gesteld zou hebben.

Naar aanleiding van interne kwaliteitscontroles die door SN Technics werden uitgevoerd in toepassing van de procedures van het directoraat-generaal luchtvaart van de FOD Mobiliteit, werden er mankementen vastgesteld bij het onderhoud van vliegtuigen. De mankementen werden tijdig gedetecteerd.

Ten gevolge van die vaststellingen heeft de algemene directie luchtvaart aan SN Technics de opdracht gegeven om de betrokken luchtvaartmaatschappijen te vragen om de vliegtuigen die sinds anderhalve maand werden onderhouden bij SN Technics, aan een bijkomend technisch onderzoek te onderwerpen.

Bovendien werden met onmiddellijke ingang bijzondere veiligheidsmaatregelen en beveiligingsmaatregelen genomen voor alle toestellen die nog in onderhoud waren bij SN Technics.

Door die maatregelen, die zowel door de Algemene Directie Luchtvaart als door SN Technics werden genomen, kon het luchtverkeer volgens de vastgelegde veiligheidscriteria gewoon voort verlopen.

Omdat kwaad opzet niet kon worden uitgesloten, werd aan de politiediensten en het parket gevraagd om een onderzoek te doen. Het valt vooralsnog moeilijk te beoordelen of de mankementen een ongeval tot gevolg hadden kunnen hebben, maar men mag niet uit het oog verliezen dat een luchtvaartongeval steeds een samenloop van omstandigheden is. Het niet werken van een verklikkerlicht of de automatische piloot kan een van de mogelijke oorzaken zijn.

De materialiteit, het feit dat iets zichtbaar moeilijker op te sporen is, het daarmee gemoeid zijnde opzet, lichtzinnigheid of sociale bewogenheid of eventueel zelfs sabotage, het al dan niet herhaald voorkomen van dergelijke feiten begaan door een of meerdere daders; al die elementen worden beteugeld door artikel 30 van de luchtvaartwet van 1976, houdende de goedkeuring van het Verdrag van Montréal tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen, gericht tegen de veiligheid van de burgerrechten.

De oorspronkelijke context van onwettige en criminele handelingen verklaart de strengheid van de op voornoemd voorval van toepassing zijnde bepalingen. Die zijn niet om te lachen, want het kan gaan van 10 jaar tot levenslange opsluiting.

Mijne heren, u zult begrijpen dat ik momenteel niets kan zeggen over de aard van de vaststellingen of over de betrokken vliegtuigen gelet op het lopende gerechtelijk onderzoek.

Ik moet wel benadrukken dat er geen enkel mankement van Sabena Technics was, op het vlak van de controleverrichtingen. Derhalve wordt de aanvaarding van Sabena Technics als gespecialiseerd

Le **président**: M. Dallemagne n'est pas présent pour poser sa question.

12.03 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Lors de contrôles de qualité auxquels a procédé SN Technics en application des procédures de la direction générale du transport aérien (DGTA) du SPF Mobilité, des manquements ont en effet été observés dans l'entretien des avions. Heureusement, ils ont été constatés à temps. À la suite de ces problèmes, la DGTA a chargé l'entreprise de demander aux compagnies aériennes de soumettre à un contrôle technique supplémentaire tous les avions qui avaient subi un entretien dans les six dernières semaines. De plus, des mesures de sécurité spéciales ont été prises sur-le-champ pour tous les avions en cours d'entretien chez SN Technics. Grâce à ces mesures, le trafic aérien a pu se poursuivre dans le respect des critères de sécurité prescrits.

Comme un acte de malveillance ne pouvait être exclu, la police et le parquet ont ouvert une enquête.

Il est toutefois encore difficile de dire si les manquements auraient pu provoquer un accident. Les accidents aériens sont toujours le résultat d'un concours de circonstances.

De tels faits sont sanctionnés par l'article 30 de la loi sur la navigation aérienne. Le contexte initial d'actes illégaux et criminels explique la sévérité de la disposition applicable à cet incident. La peine peut aller de 10 ans d'emprisonnement à la réclusion à perpétuité.

L'enquête judiciaire étant en cours, je ne puis pour l'heure fournir des détails sur la nature des constats ou les avions concernés. J'insiste sur le fait qu'aucun manquement n'a été constaté en matière

onderhoudsmechanisme door de Algemene Directie Luchtvaart niet ter discussie gesteld.

De anomalieën werden tijdig vastgesteld, meer bepaald tijdens de kwaliteitscontroleprocedures van het uitgevoerde werk, conform de internationale reglementering en de technische vereisten die door de constructeurs van de verschillende machines worden vooropgesteld.

Ik moet in alle openheid zeggen dat Sabena Technics zelf het directoraat-generaal van de geconstateerde mankementen op de hoogte heeft gebracht. In overleg met Sabena Technics en de Algemene Directie Transport werden de aanvullende toezichtsmaatregelen uitgevaardigd, en zulks enkel en alleen op basis van de huidige omstandigheden die u allebei zeer goed kent, onder meer op sociaal vlak. U weet dat er zich vandaag opnieuw problemen voordoen.

Dit is onder geen enkel beding te interpreteren als een uiting van twijfel omtrent de correctheid van hun werk.

12.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Ik begrijp dat de detailinformatie, in het raam van het onderzoek, nog niet kan worden meegedeeld, alhoewel in de pers al staat te lezen wat de directeur van Sabena Technics daarover te melden heeft.

Ik vernam ook dat er bij vakbond en directie wrevel is ontstaan over uw aangifte van het onderzoek en de zware feiten. Wat is daar van aan? Het lijkt mij toch niet meer dan logisch dat zulke zaken uit in de doofpot worden gehouden.

12.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Wij zullen de zaak verder opvolgen. Wij hopen dat de staatssecretaris ons de gevraagde informatie bezorgt van zodra de gerechtelijke procedure achter de rug is.

12.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Collega's, wat was het dilemma waarvoor ik stond?

Toen ik vernam hoeveel mensen het parket dienaangaande wilde ondervragen - er werd gesproken van 150 - vond ik dat meteen klaar en duidelijk moest worden gecommuniceerd, in het belang van het veiligheidsgevoel van de mensen die het vliegtuig nemen.

Dat heeft wel gezorgd voor een schokeffect bij Sabena Technics. Men kan zich inbeelden wat het effect zou zijn geweest indien de pers, na de ondervragingen door het parket, achter bepaalde zaken zou zijn gekomen. Dan begint de fantasie te werken en beginnen allerlei verhalen de ronde te doen. Die dan in een juiste proportie terug te brengen, was veel moeilijker dan meteen toe te geven dat er problemen waren geweest. Er kan geen sprake zijn van een doofpotoperatie. We zeggen wat er te zeggen valt. We hebben nooit de precieze vaststellingen vermeld of gezegd om welke vliegtuigen het ging. We hebben alle maatschappijen die potentieel betrokken zouden kunnen zijn, van het geheel op de hoogte gebracht.

d'opérations de contrôle chez Sabena Technics. L'agrément de Sabena Technics en tant que mécanisme de maintenance spécialisé n'est pas mis en cause.

Les anomalies ont été détectées à temps. C'est Sabena Technics elle-même qui a informé la direction générale des faits. Sabena Technics et la direction générale du transport aérien ont édicté ensemble des mesures de contrôle supplémentaires, en tenant compte du contexte actuel. Il ne faut pas qu'elles soient interprétées comme s'il y avait des doutes sur la qualité du travail fourni.

12.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Je comprends qu'en raison de l'enquête en cours il n'est pas encore possible de fournir tous les détails. Est-il exact que les syndicats et la direction étaient plutôt mécontents de la communication faite par le secrétaire d'Etat? Il serait tout de même malvenu d'occulter de tels faits.

12.05 Luk Van Biesen (Open Vld): Nous continuerons à suivre cette affaire de près. Nous espérons recevoir davantage d'informations lorsque la procédure judiciaire sera clôturée.

12.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'Etat: J'étais confronté à un dilemme. Lorsqu'il s'est avéré que le parquet souhaitait interroger 150 personnes dans cette affaire, j'ai estimé qu'il y avait lieu de communiquer clairement dans l'intérêt du sentiment de sécurité des personnes qui prennent l'avion. Il en a résulté un effet de choc chez Sabena Technics, mais on peut s'imaginer ce qui se serait passé si la presse avait découvert certaines choses au détour d'interrogatoires effectués par le parquet. Il aurait été beaucoup plus difficile de ramener à de justes proportions les récits qui auraient alors pu circuler que

Vanuit Sabena Technics heeft men dat wat willen minimaliseren. Ik kan dat begrijpen in de sociale context, maar wanneer het parket tientallen mensen wil ondervragen, begrijpt u dat dit au serieux moest worden genomen, wat wij dan ook hebben gedaan, onafhankelijk van hen, maar in het belang van Sabena Technics en van de veiligheid van het luchtverkeer.

d'admettre d'emblée qu'il y avait eu des problèmes.

Il ne saurait être question d'une tentative d'étouffement de l'affaire. Nous n'avons jamais mentionné les constats précis, ni précisé de quels appareils il s'agissait. Nous avons porté l'ensemble des éléments à la connaissance de toutes les entreprises susceptibles d'être concernées. Par égard pour le contexte social, on a cherché à minimiser les choses chez Sabena Technics, mais lorsque le parquet souhaite interroger des dizaines de personnes, nous devons prendre l'affaire au sérieux.

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

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het YouTube-filmpje over een vrachtwagenchauffeur" (nr. 11790)

13 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la vidéo YouTube sur un chauffeur de poids lourd" (n° 11790)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over het YouTube-filmpje met de Roemeense vrachtwagenchauffeur. Ondertussen is een nieuw YouTube-filmpje opgedoken. Laat ons hopen dat het geen rage wordt om dergelijke stunts op onze wegen uit te halen. Zij komen immers de verkeersveiligheid niet ten goede.

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La vidéo sur YouTube, où l'on voit un chauffeur de poids lourd dansant dans sa cabine, a à juste titre suscité beaucoup d'indignation. Un tel comportement est intolérable. L'incident a clairement démontré que certains comportements dans les cabines de poids lourds deviennent de plus en plus irresponsables. Un chauffeur a ainsi affirmé au journal télévisé que les chauffeurs regardent parfois des films pendant qu'ils conduisent. Il est difficile de contrôler ces comportements, particulièrement pour des policiers à bord de véhicules ordinaires. L'introduction du régulateur de vitesse a également permis de se livrer à de tels comportements.

Het verhaal is bekend. Het filmpje met de dansende vrachtwagenchauffeur op YouTube heeft heel wat verontwaardigde reacties opgewekt. De reacties zijn uiteraard terecht. Een dergelijk gedrag kan immers niet worden getolereerd.

Het filmpje betekent bovendien extra voeding voor het hardnekkige beeld dat soms wordt gecreëerd van de cowboychauffeurs die een gevaar voor de verkeersveiligheid vormen. Nochtans moeten wij benadrukken dat wellicht 99% van de vrachtwagenchauffeurs hun taak in alle ernst en veiligheid volbrengen.

Niettemin kwam bij het bewuste, uitzonderlijke voorval naar boven dat het gedrag in de vrachtwagencabines steeds meer onverantwoord wordt. Zo kwam een chauffeur tijdens het tv-journaal doodleuk vertellen dat de vrachtwagenchauffeurs tijdens het rijden wel eens naar films kijken.

Controles zijn dan ook hoogstnoodzakelijk teneinde dergelijke gevaarlijke toestanden uit te sluiten of zoveel mogelijk te beperken. Controles zijn evenwel niet evident, aangezien zij tijdens het rijden naast tientonniers moeten gebeuren.

Vornoemde, ongepaste activiteiten worden mede mogelijk gemaakt door de cruisecontrol die in de vrachtwagens is geïnstalleerd. Vanuit

Le secrétaire d'État souhaite bannir le conducteur concerné de nos routes. Quelles mesures a-t-il prises? Peut-on en l'occurrence faire appel aux autorités roumaines? Des procès-verbaux sont-ils parfois dressés en raison d'activités non appropriées au

de transportsector – meer bepaald heeft de voorzitter van Febetra dit op de Antwerpse, regionale tv ATV verklaard – weerklonken er naar aanleiding van het voorval met de Roemeense chauffeur zelfs geluiden om de cruisecontrol op onze wegen te verbieden.

Ik wil nog geen uitspraken doen over de vraag of een verbod al dan niet opportuun is. De vaststelling dat ongeveer 90% van de chauffeur of misschien zelfs meer – ik durf er moeilijk een cijfer op te plakken – wel goed met de cruisecontrol omgaat, doet bij mij de vraag rijzen of zij dan allemaal moeten worden gestraft door de cruisecontrole te verbieden. Ik weet het niet.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik een aantal vragen voor u.

Ten eerste, u hebt aangekondigd dat u zou trachten de bestuurder in kwestie van onze wegen te houden. Kan u uw intentie nader toelichten? Welke stappen hebt u daartoe ondernomen? Kan te dien einde bijvoorbeeld de Roemeense overheid worden ingeschakeld?

Ten tweede, wordt er specifiek op de aandacht van een vrachtwagenchauffeur voor het verkeer gecontroleerd? Met andere woorden, worden er wel eens processen-verbaal opgesteld omwille van niet-gepaste activiteiten achter het stuur? Ik heb het bijvoorbeeld over het bekijken van een film tijdens het rijden.

Beschikt u in dat verband over cijfergegevens?

Mijn derde vraag gaat specifiek over de toch wel opmerkelijke uitspraken van de transportsector zelf.

Hebt u kennis van een onderzoek naar het effect van het gebruik van cruisecontrol op de verkeersveiligheid en op de aandacht van de chauffeurs voor het verkeer?

Overweegt u eventueel maatregelen op het vlak van het gebruik van cruisecontrol op onze wegen?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik heb een nogal omstandig antwoord op deze vragen.

Ten eerste, via de verbindingsofficier van de federale politie bij mij op het kabinet, werd het filmpje bezorgd aan de nationale magistraat van het federale parket, met de bedoeling de beelden nauwkeurig te laten onderzoeken door de federal computer crime unit van de federale politie. Gelet op het vermoeden dat de opnames zijn gebeurd op de autosnelweg in de regio van Antwerpen, werd aan de wegpolitie van Antwerpen gevraagd de zaak nader te bestuderen en ter zake proces-verbaal op te stellen. Na onderzoek van het dossier zal moeten blijken of betrokkene voor deze feiten kan vervolgd worden, hetzij in ons land, hetzij in het land van oorsprong. Door toetreding van Roemenië tot de Europese Unie kunnen de Europese rechtshulpverdragen worden toegepast. De Belgische gerechtelijke autoriteiten zullen ook nagaan op welke manier de Roemeense overheid in kennis kan worden gesteld van de feiten.

De politiediensten doen geregeld controle van het zwaar vervoer of zij steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend hun voertuig goed in de hand hebben, dat conform artikel

volant? Des chiffres sont-ils disponibles en la matière? Des études ont-elles été menées en ce qui concerne les effets de l'utilisation du régulateur de vitesse sur la sécurité routière et sur l'attention que portent les chauffeurs à la circulation? Des mesures pourraient-elles être prises en ce qui concerne l'utilisation du régulateur de vitesse sur nos routes?

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le film a été remis au magistrat national du parquet fédéral par l'intermédiaire de l'officier de liaison de la police fédérale. Les images seront minutieusement analysées par la Federal Computer Crime Unit. Les enregistrements étant présumés avoir été réalisés sur l'autoroute dans la région d'Anvers, il a été demandé à la police de la route d'Anvers d'examiner l'affaire plus avant et de dresser un procès-verbal.

Après examen du dossier, il conviendra d'établir si l'intéressé peut être poursuivi pour les faits, soit dans notre pays, soit dans son pays d'origine. Depuis l'adhésion

8.3 van de wegcode. Hierbij hoort ook het gebruik van een draagbaar telefoontoestel dat men in de hand houdt. Ik verwijs daarbij naar artikel 8.4 van de wegcode. Dit resulteerde in een aantal vaststellingen voor het zwaar vervoer. Voor de nodige rijbewegingen – ik verwijs naar artikel 8.3 – werden in 2007 340 processen-verbaal opgemaakt. Gedurende het eerste trimester van 2008 – ik heb geen recentere gegevens – waren dat er naar artikel 8.3 inzake de nodige rijbewegingen 158 en naar artikel 8.4 inzake het gsm-gebruik 2.893. U ziet dus dat het aantal processen-verbaal van het ene jaar tot het andere substantieel is verhoogd.

Ik kom tot uw vraag omtrent het onderzoeksresultaat. De afgelopen jaren werden verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van cruisecontrol op het rijgedrag, met uiteenlopende resultaten.

In de meeste gevallen betreft het onderzoek naar de effecten van de zogenaamde advanced cruise control (ACC), ook bekend als adaptive of intelligent cruise control, een systeem dat niet alleen de door de bestuurder ingestelde rijnsnelheid handhaaft, maar ook de snelheid van het voertuig aanpast aan die van de voorligger, en zo helpt een vooraf bepaalde volgtijd tot de voorligger te handhaven.

ACC werd een tiental jaren geleden ontwikkeld ter verbetering van het comfort en het gemak, en niet zozeer als veiligheidssysteem.

Sommige onderzoeken tonen aan dat de advanced cruise control een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door de verlaging van de gemiddelde rijnsnelheid – de betreffende studies heb ik op papier staan; ik zal u dat bezorgen –, een verlaging van de maximumsnelheid en vermindering van de snelheidsverschillen, en dus een toename van de homogene snelheden en een vermindering van het aantal zeer korte volgafstanden.

Er zijn evenwel ook negatieve veiligheidseffecten van die advanced cruise control gevonden, zoals bijvoorbeeld meer positiewisselingen op de rijstrook, het later remmen en het vaker inrijden op een stilstaande file. Onderzoeken op een testcircuit toonden aan dat advanced cruise control in bepaalde omstandigheden kan leiden tot potentieel gevaarlijk verkeersgedrag. Bestuurders met ACC zijn vaker afgeleid dan bestuurders die zonder ACC rijden, terwijl zij minder snel gevaarlijke situaties detecteren en vaker zijdelings afwijken van hun rijstrook.

Men kan concluderen dat het ACC-systeem een gunstig effect zou kunnen hebben op de verkeersveiligheid als het wordt gebruikt op snelwegen zonder dat er sprake is van filevorming. Onder die omstandigheden heeft de advanced cruise control een matigend effect op de rijnsnelheid en vermindert het percentage zeer korte volgafstanden. Negatieve veiligheidsaspecten zijn daarentegen te verwachten bij ACC-gebruik in druk verkeer en op andere wegen dan hoofdwegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Wat de maatregelen aangaat, kan ik u meegeven dat de wegcode nu reeds toelaat om het gebruik van cruisecontrol te verbieden door middel van het verkeersbord C48, in het bijzonder op plaatsen en trajecten die specifiek risico inhouden, zoals bijvoorbeeld bij wegenwerken en drukke trajecten.

de la Roumanie à l'Union européenne, les traités d'entraide judiciaire sont d'application. Les autorités judiciaires belges examineront également comment les faits peuvent être portés à la connaissance des autorités roumaines.

Les services de police contrôlent régulièrement, sur la base de l'article 8.3 du code de la route, si les chauffeurs de poids lourds sont en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui leur incombent. En vertu de l'article 8.4, l'utilisation d'un téléphone portable est plus particulièrement contrôlée. En 2007, 340 procès-verbaux ont été établis sur la base de l'article 8.3. Au cours du premier trimestre de 2008, 158 procès-verbaux ont été dressés en ce qui concerne les manœuvres nécessaires et 2.893 pour utilisation d'un GSM. Il est donc question d'une augmentation substantielle. Je ne dispose pas de données plus récentes.

Ces dernières années, plusieurs études sur l'incidence du régulateur de vitesse sur le comportement au volant ont débouché sur des résultats divergents.

La plupart des études concernent l'ACC (advanced cruise control), mis au point il y a une dizaine d'années pour améliorer le confort et la facilité de la conduite et non pas tant pour accroître la sécurité. Certaines études démontrent que l'ACC exerce un effet positif sur la sécurité routière, par exemple en raison de la réduction de la vitesse moyenne et de la vitesse maximale et aussi par une diminution des écarts de vitesse.

Des impacts négatifs ont néanmoins été observés comme la multiplication des changements de file, le rallongement du temps de freinage et l'augmentation de la fréquence des collisions dans les files à l'arrêt. Les tests effectués

De controle op de naleving van een dergelijk verbod is echter bijzonder moeilijk, aangezien een simpele druk op de knop de cruisecontrol uitschakelt.

Vanaf 10 september 2009 is het getuigschrift van vakbekwaamheid voor bestuurders uit de Europese Unie van voertuigen van categorie C vereist. In de basiskwalificaties is rationeel rijden op basis van de veiligheidsvoorschriften opgenomen.

Sensibilisatiecursussen voor bestuurders - driver awareness training - bieden ook een mogelijkheid om de negatieve gedragsveranderingen die gepaard gaan met het gebruik van nieuwe technologieën, zoals de ACC, te minimaliseren. Specifiek hiervoor bracht het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in 2008 de folder "Cruisecontrol: oppassen geblazen!" uit.

sur circuit ont prouvé que l'ACC peut entraîner, dans certaines circonstances, des comportements de conduite hasardeux. Les conducteurs qui disposent de l'ACC sont plus souvent distraits, ils réagissent moins vite aux situations dangereuses et dévient plus souvent latéralement de leur voie de circulation.

On peut conclure que le système ACC peut avoir un effet positif sur la sécurité routière s'il est utilisé sur les autoroutes où il n'y a pas de risque de formation de files. Des impacts négatifs sur la sécurité sont par contre indiscutables si l'ACC est employé dans un trafic dense et sur d'autres routes que les routes principales dans et hors des agglomérations. Le code de la route permet déjà aujourd'hui d'interdire l'usage du régulateur de vitesse par le biais du signal routier C48.

Le contrôle du respect de cette interdiction est, néanmoins, très difficile.

À partir du 10 septembre 2009, les conducteurs de véhicules de catégorie C devront disposer d'un certificat d'aptitude professionnelle au sein de l'UE. L'une des conditions d'obtention de ce certificat concernera la conduite rationnelle sur la base des prescriptions de sécurité.

Des cours de sensibilisation peuvent contribuer à éliminer certains comportements négatifs allant de pair avec l'utilisation de l'ACC. En 2008, l'IBSR a publié une brochure spécifique sur le sujet.

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

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

14 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeersboetes voor huisartsen" (nr. 11807)**

14 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les amendes routières infligées aux médecins généralistes" (n° 11807)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het parkeren van huisartsen op huisbezoek staat al enige tijd op de politieke agenda. Denk maar aan een aantal wetsvoorstellen die op de agenda van de commissie zijn ingeschreven. Uiteraard is het een moeilijk evenwicht tussen zoeken naar een werkbare oplossing enerzijds en anderzijds de algemene regel, die de verkeerswet toch moet zijn.

Het is duidelijk dat het een moeilijke opdracht is. Het vraagt inspraak, overleg en tijd. Het geduld van het Vlaams Artsensyndicaat of VAS is blijkbaar reeds opgebruikt. Meer zelfs, het roept op tot burgerlijke ongehoorzaamheid en vraagt artsen om hun parkeerovertradingen niet langer te betalen.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken met betrekking tot een oplossing voor de parkeerproblemen waarmee huisartsen en andere zorgverstrekkers aan huis te maken hebben? Wordt hierover momenteel overleg gepleegd? Is het mogelijk om tot een evenwichtige oplossing te komen met respect voor het verkeersreglement? Kunt u desgevallend een idee geven qua timing voor een te verwachten beslissing?

Ten tweede, kunt u de oproep van het Vlaams Artsensyndicaat begrijpen en goedkeuren? Kunnen huisartsen hun verkeersboetes effectief ontlopen met de standaardbrief die de vereniging op haar website heeft gepubliceerd?

Tot slot, kent u de omvang van het probleem? Bestaan er bijvoorbeeld statistieken van het aantal artsen en andere zorgverstrekkers die in 2008 een parkeerboete hebben gekregen tijdens de uitoefening van hun beroep? Ik vermoed dat daar geen cijfers over bestaan, want die boetes zijn uiteraard overgeheveld naar de dienst inzake administratieve sancties van de gemeenten.

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik breng ten volle begrip op voor de parkeerproblematiek waarmee dokters en zorgverleners worden geconfronteerd, aangezien zij hun medische opdracht op zo optimaal mogelijke wijze moeten kunnen vervullen ten behoeve van de zorgbehoevenden, dikwijls oudere personen, zwaar zieke personen of personen met een handicap die zich niet of zeer moeilijk kunnen verplaatsen.

Ik denk dat de verschillende overheden, of het nu gaat om de gemeenten, de politie of Justitie, daarvoor ook niet blind zijn. Ik verwijs naar de verschillende initiatieven die reeds werden genomen om bepaalde faciliteiten te geven aan dokter en zorgverleners inzake het parkeren.

Ik wil u er toch aan herinneren dat de parkeerproblematiek grotendeels een gemeentelijke bevoegdheid is geworden, vooral sinds het betalend parkeren werd gedepenaliseerd en de gemeenten zelf de modaliteiten van het parkeren kunnen bepalen. Zo kunnen de gemeenten parkeerkaarten afleveren voor dokters en zorgverleners, waarbij zij worden vrijgesteld om parkeergeld te betalen. Een andere mogelijkheid is dat de gemeenten parkeerplaatsen voorbehouden

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il n'est pas toujours aisé pour les médecins généralistes en visite chez un patient de trouver un emplacement de stationnement. Ce problème a déjà été abordé dans le cadre de plusieurs propositions de loi mais trouver une solution efficace, dans le respect du Code de la route, exige une large concertation et demande dès lors du temps. Le syndicat flamand des médecins en appelle à la désobéissance civile et invite les médecins à ne plus payer leurs contraventions en matière de stationnement.

Qu'en est-il de l'évolution de ce dossier? Une concertation est-elle en cours? Une solution est-elle en vue? Que pense le secrétaire d'Etat de l'appel lancé par le syndicat flamand VAS? Les médecins généralistes peuvent-ils en effet refuser de payer leurs amendes sur la base de la lettre standard publiée par le VAS sur son site internet? Dispose-t-on de statistiques permettant de mesurer l'étendue du problème?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je comprends les problèmes rencontrés par les médecins et autres soignants. Les différentes autorités (communes, police, justice) ne sont pas indifférentes au problème et ont déjà pris différentes initiatives en vue d'accorder certaines facilités à cette catégorie professionnelle.

La politique de stationnement relève principalement de la compétence des communes, plus particulièrement depuis que le stationnement payant a été dépenalisé et que les communes peuvent définir leurs propres critères. Elles ont donc la possibilité d'attribuer des cartes de stationnement aux médecins et au

voor dokters en beoefenaars van de gezondheidsberoepen.

Ik zou bijgevolg zeggen dat de gemeenten inzake de parkeerfaciliteiten het eerste aanspreekpunt moeten zijn om de parkeerproblemen van dokters en aanverwanten op te lossen. Strategisch gekozen voorbehouden parkeerplaatsen in de binnenstad waarbij een dokter op loopafstand zijn patiënten kan bereiken, kunnen al veel problemen oplossen.

Inzake het parkeren op plaatsen waar de wegcode verbiedt te parkeren, stel ik vast dat er op lokaal en stedelijk vlak ook al heel wat afspraken met de politie en de parketten zijn gemaakt. In dat verband wordt toegestaan dat onder strikte voorwaarden in overtreding mag worden geparkeerd. Voor zover ik weet, gaat het telkens over dringende interventies of uitzonderlijke situaties, waarbij er geen parkeerplaatsen ter beschikking zijn en waarbij er niet hinderlijk of gevaarlijk mag worden geparkeerd. Er zijn ook sancties in geval van misbruik, zoals de onmiddellijke intrekking van de toelatingskaart, vastgelegd.

Ik leid uit het voorgaande af dat er in steden of gemeenten waar een dergelijke regeling reeds werd getroffen, helemaal geen sprake is van het geven van een vrijgeleide om zomaar overal en altijd in overtreding te parkeren.

Ik wil dat ook beamen. Ik huiver ervoor om aan dokters en zorgverleners of aan gelijk wie immunititeit voor foutief parkeren te verlenen. Een dergelijke toelating zet immers de deur voor misbruiken open en zal uiteraard tot gevolg hebben dat ook andere beroepsgroepen van oordeel zullen zijn dat ook zij immunititeit moeten kunnen genieten.

Ik ben wel bereid om er samen met mijn collega-minister van Justitie, die in feite voor de materie bevoegd is, voor te zorgen dat er een nationale, uniforme richtlijn voor de politie en de parketten zou komen inzake de voorwaarden en omstandigheden waarin het aan dokters en zorgverleners kan worden toegestaan om foutief te parkeren. Ter zake is er op dit ogenblik reeds overleg met het College van procureurs-generaal aan de gang. Een dergelijke, algemene richtlijn kan er dus snel komen.

Het is inderdaad wenselijk om, gelet op hun opdracht, ten opzichte van de dokters en zorgverleners faciliterend op te treden. Zulks moet echter onder strikte en uitzonderlijke voorwaarden gebeuren, wat het best via een aangepast controlebeleid gebeurt.

Die werkwijze schijnt voldoening te geven in die regio's met een goede regeling. Wenselijk is dus dat ze op een uniforme manier naar het hele grondgebied wordt uitgebreid, zodat de doktersfaciliteiten ook zullen gelden op plaatsen waar dergelijke afspraken niet zijn gemaakt. Dat zal dan ook de huidige onvrede wegnemen.

Mijns inziens bestaat er geen statistisch materiaal over de omvang van het probleem. Ik denk dat de onvrede zich vooral situeert op de plaatsen waar geen regeling tussen politie en parketten werd getroffen. Vandaar nogmaals de noodzaak om te kiezen voor een nationale regeling op het niveau van justitie.

personnel soignant ou de leur réserver des places de stationnement. Elles constituent donc le premier point de contact.

De nombreux accords autorisant le stationnement en infraction sous des conditions strictes ont déjà été conclus avec la police et les parquets au niveau local et urbain. Des sanctions ont également été fixées pour les abus. Dans les endroits où une telle réglementation est en vigueur, il n'est absolument pas question d'accorder un blanc seing pour le stationnement systématique en infraction. Je ne souhaite pas accorder l'immunité pour le stationnement fautif, car cela ouvre la porte aux abus et incitera d'autres catégories professionnelles à exiger la même immunité.

Je souhaite élaborer, en collaboration avec le ministre de la Justice, une directive uniforme pour la police et les parquets relative aux conditions dans lesquelles les médecins et les dispensateurs de soins peuvent être autorisés à stationner en infraction. Une concertation est déjà en cours à ce sujet avec le collège des procureurs généraux.

Il n'existe pas de statistiques à ce sujet. Je pense qu'il est surtout question de mécontentement aux endroits où aucun accord n'a encore été conclu avec la police et les parquets. Un accord national et uniforme s'impose donc au niveau de la Justice.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik noteer het engagement en de lopende gesprekken en onderzoeken die naar een werkbare oplossing streven, zonder dat daarom een uitzondering op het verkeersreglement wordt toegestaan. Het is belangrijk om de artsen geen immuniteit toe te kennen. Het moet oogluikend worden toegestaan onder bepaalde strikte voorwaarden om misbruik te vermijden.

Geldt de regeling enkel voor artsen of ook voor zorgverstrekkers?

14.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het mag niet worden beperkt tot artsen maar ook tot zorgverstrekkers, en het gaat gepaard met strikte voorwaarden en het daaraan verbonden risico dat het voorrecht bij misbruik wordt kwijtgespeeld. Het moet op een loyale manier worden toegepast.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.24 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.24 heures.*

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secrétaire d'État s'engage donc à chercher une solution praticable, mais non à autoriser une dérogation au code de la route. Il me paraît important que les médecins n'obtiennent pas une sorte d'immunité, mais des infractions doivent être autorisées sous certaines conditions. Ce système s'appliquera-t-il uniquement aux généralistes ou également aux autres prestataires de soins?

14.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il s'appliquera également aux prestataires de soins, mais à des conditions strictes. Si des abus sont constatés, le régime de faveur sera supprimé.