



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mercredi

15-02-2012

Après-midi

Woensdag

15-02-2012

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
MLD	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

INHOUD

Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les voitures vertes" (n° 8770)

Orateurs: **Olivier Destrebecq, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les testeurs d'haleine" (n° 8915)

Orateurs: **Valérie De Bue, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Jan Van Esbroeck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les licences de vol pour les drones" (n° 8961)

Orateurs: **Jan Van Esbroeck, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Luc Gustin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation constante du nombre de véhicules non assurés" (n° 8963)

Orateurs: **Luc Gustin, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les pneus hiver" (n° 9166)

Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de groene wagens" (nr. 8770)

Spreekers: **Olivier Destrebecq, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ademtester" (nr. 8915)

Spreekers: **Valérie De Bue, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Jan Van Esbroeck aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vliegvergunningen voor de air-robots" (nr. 8961)

Spreekers: **Jan Van Esbroeck, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Luc Gustin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voortdurende stijging van het aantal niet-verzekerde voertuigen" (nr. 8963)

Spreekers: **Luc Gustin, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "winterbanden" (nr. 9166)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des pneus hiver" (n° 9497) 5
- Orateurs: Valérie De Bue, Melchior Wathelet*, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van winterbanden" (nr. 9497) 5
- Sprekers: Valérie De Bue, Melchior Wathelet*, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Question de M. Peter Logghe à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture sur "l'utilisation du GPS pour pister la fraude au disque de stationnement" (n° 9237) 6
- Orateurs: Peter Logghe, Melchior Wathelet*, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Sprekers: Peter Logghe, Melchior Wathelet*, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le statut d'ancêtre" (n° 9239) 8
- Orateurs: Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet*, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Sprekers: Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet*, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Questions jointes de 9
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la possibilité pour les cyclistes de franchir un feu rouge et le règlement en matière de rues cyclistes" (n° 9171) 9
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijkheid voor de fietsers het rood licht te overschrijden en het reglement inzake fietsstraten" (nr. 9171) 9
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la loi absurde qui permet aux cyclistes de franchir des feux de signalisation" (n° 9302) 9
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de absurde wet die moet toelaten dat fietsers de verkeerslichten negeren" (nr. 9302) 9
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement des feux rouges par les vélos" (n° 9344) 9
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorbijrijden van het rode licht door fietsers" (nr. 9344) 9
- Orateurs: Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet*, secrétaire d'État à
- Sprekers: Tanguy Veys, Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet*, staatssecretaris voor

L'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la cascade avec un Boeing 737 diffusée par la télévision" (n° 9331) <i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles	12	Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tv-stunt met een Boeing 737" (nr. 9331) <i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	12
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes techniques et les conditions de sécurité chez Belgocontrol" (n° 9334) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles	13	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische systemen en veiligheidsomstandigheden bij Belgocontrol" (nr. 9334) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	13
Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière" (n° 9348) <i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, présidente du groupe sp.a, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles	14	Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersveiligheid" (nr. 9348) <i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, voorzitter van de sp.a-fractie, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	14
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les inquiétudes et les exigences du gouvernement flamand concernant la concurrence déloyale entre les aéroports" (n° 9352) <i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles	15	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bezorgdheid en eisen van de Vlaamse regering omtrent de oneerlijke concurrentie tussen de luchthavens" (nr. 9352) <i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	15
Questions jointes de	16	Samengevoegde vragen van	16
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le système ISA" (n° 9494)	16	- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ISA-	16

systeem" (nr. 9494)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle intelligent de la vitesse" (n° 9553)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de intelligente snelheidsaanpassing" (nr. 9553)

Spreekers: **Jef Van den Bergh, Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la rectification concernant la visibilité des marques d'immatriculation de véhicules" (n° 9500)

Orateurs: **Anthony Dufrane, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wijziging inzake de zichtbaarheid van de nummerplaten van voertuigen" (nr. 9500)

Spreekers: **Anthony Dufrane, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la Direction générale du Transport aérien" (n° 9515)

Orateurs: **David Geerts, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 9515)

Spreekers: **David Geerts, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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

du

MERCREDI 15 FÉVRIER 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 FEBRUARI 2012

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 29 sous la présidence de M. Christophe Bastin.

01 Question de M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les voitures vertes" (n° 8770)

01.01 Olivier Destrebecq (MR): Les contraintes budgétaires nous ont fait abandonner les primes sur les voitures peu polluantes. En l'absence de mesures, les citoyens risquent de se tourner vers des véhicules plus polluants, au détriment surtout des voitures hybrides.

Aucune mesure ne favorise le développement des voitures entièrement électriques, qui n'émettent directement aucun gaz et sont silencieuses, même si ce dernier aspect n'est pas toujours sans risque. Les constructeurs imputent la stagnation des ventes de véhicules électriques à l'insuffisance des bornes de rechargement. Ils souhaiteraient aussi la gratuité des places de parking dans les centres urbains. Le secteur automobile ne comprendrait pas qu'aucun signe positif ne soit envoyé en faveur des voitures électriques et hybrides, qui sont l'avenir. Pouvez-vous rassurer le secteur? Pour information, notre collègue Mme De Bue a participé à un colloque sur ce sujet organisé par la FEB en janvier 2011.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.29 uur en voorgezeten door de heer Christophe Bastin.

01 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de groene wagens" (nr. 8770)

01.01 Olivier Destrebecq (MR): Door de budgettaire beperkingen was de regering genoodzaakt de ecopremie voor schone wagens af te schaffen. Bij ontstentenis van maatregelen dreigt de burger nu voor meer vervuulende wagens te opteren, wat vooral ten koste gaat van de hybrideauto's.

Er wordt geen enkele maatregel genomen ter bevordering van de ontwikkeling van volledig elektrisch aangedreven auto's, die zelf geen gas uitstoten en bijzonder stil zijn, al is dat laatste aspect niet altijd zonder risico. De producenten schrijven de dalende verkoop van elektrische voertuigen toe aan de ontoereikendheid van de oplaadpunten. Ze dringen ook aan op gratis parkeerplaatsen in de stadscentra. De automobielsector begrijpt naar verluidt niet waarom er geen enkel positief signaal wordt afgegeven met betrekking tot elektrische en hybrideauto's, die de vervoermiddelen van de toekomst zijn. Kan u de sector geruststellen? Ter informatie: onze collega mevrouw De Bue heeft deelgenomen aan een colloquium dat het VBO hierover in januari 2011 heeft georganiseerd.

On avait évoqué la mise en place d'un masterplan relatif à la mobilité électrique. Le secteur vous y a-t-il sensibilisé? Commencez-vous à explorer des pistes?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Toutes les primes n'ont pas été supprimées. Des réductions fiscales sont maintenues pour 2012: 30 % lors de l'achat de voitures mixtes et minibus électriques et 15 % pour l'achat de motocyclettes, tricycles et quadricycles électriques.

Je veux soutenir la mobilité électrique, un secteur important pour l'avenir. Mon administration élabore un masterplan national, piloté par le SPF Économie en collaboration avec les institutions concernées (Régions et Febiac notamment). Treize domaines d'action ont été délimités, dont celui de l'infrastructure de recharge. J'attends le rapport final de l'administration.

01.03 Olivier Destrebecq (MR): Merci. Quelle est la date butoir pour les travaux de vos services sur ce projet?

01.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): La date butoir dépend aussi d'autres partenaires. Je la souhaite proche.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les testeurs d'haleine" (n° 8915)

02.01 Valérie De Bue (MR): La presse a fait état, le 20 janvier, de l'utilisation erronée par la police d'appareils pour tester l'haleine des conducteurs. Il s'agit de trois mille éthylomètres Dräger modèle 8510 BE, grâce auxquels la police a procédé depuis 2005 à plusieurs dizaines de milliers de contrôles d'alcoolémie, jusqu'à fin 2011. Il apparaît que ces appareils ne sont pas légaux et que la constatation faite avec ces appareils n'a pas force légale.

Pouvez-vous nous donner un calendrier pour qu'il soit remédié au problème? Qu'en est-il de tous les procès-verbaux qui ont déjà été perçus par l'État?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): L'appareil en question a fait l'objet d'une approbation de modèle le 31 janvier 2005, sous

Er was sprake van een masterplan met betrekking tot de elektrische mobiliteit. Heeft de sector u daarvoor gesensibiliseerd? Bekijkt u hoe u een en ander zal aanpakken?

01.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Niet alle premies werden afgeschaft. Er bestaan in 2012 nog altijd belastingverminderingen: 30 procent voor de aankoop van een hybride auto of elektrische minibus, en 15 procent voor de aankoop van een elektrische motofiets, drie- of vierwieler.

Ik wil steun bieden aan de elektromobiliteit, die met het oog op de toekomst een belangrijke sector is. Onder de leiding van de FOD Economie en in samenwerking met de betrokken instanties (met name de Gewesten en Febiac) werkt mijn administratie een nationaal masterplan uit. Er werden dertien actiegebieden afgebakend, waaronder de oplaadinfrastructuur. Ik wacht op het eindverslag van de administratie.

01.03 Olivier Destrebecq (MR): Dank u. Wat is de einddatum voor het werk van uw diensten omtrent dit project?

01.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): De einddatum hangt ook af van andere partners. Ik hoop dat het snel kan gaan.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ademtester" (nr. 8915)

02.01 Valérie De Bue (MR): Op 20 januari jongstleden stond er in de pers te lezen dat de apparaten die de politie gebruikte om een ademtest bij de automobilisten af te nemen, niet goedgekeurd waren. Het gaat om 3.000 ademanalyseapparaten van het type Dräger 8510 BE, waarmee de politie van 2005 tot eind 2011 tienduizenden alcoholtests afnam. Naar verluidt zijn die apparaten onwettig en is de uitslag van die tests niet rechtsgeldig.

Wanneer zal dat probleem verholpen worden? Wat zal er gebeuren met al de boetes die de Staat reeds heeft geïnd?

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Op 31 januari 2005 werd er voor het apparaat in kwestie een modelgoedgekeuring verleend, onder de

l'empire de la législation en vigueur à l'époque.

Les testeurs d'haleine donnent une indication quant à la présence d'alcool dans l'air alvéolaire expiré, tandis que les analyseurs d'haleine mesurent la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré. Le Dräger 8510 BE regroupe ces deux fonctions. S'agissant d'une technologie novatrice pour l'époque, il a fait l'objet d'une approbation de modèle dite d'effet limité, qui n'est valable que dix ans, en tant qu'analyseur pouvant également être utilisé comme testeur d'haleine.

Les réserves émises par certains magistrats viennent du fait que les appareils n'avaient pas reçu un numéro commençant par B comme les testeurs classiques, mais un numéro commençant par un P (approbation de modèle d'effet limité).

Je suis confiant concernant la légalité des constatations effectuées au moyen de cet appareil. Seules les mesures effectuées au cours de l'analyse peuvent être utilisées devant les tribunaux. Or, celles-ci ne sont jamais mises en cause. Le test de l'haleine n'est pas une condition nécessaire pour pouvoir procéder à une analyse.

Le logiciel Dräger 8510 fait l'objet d'une mise à jour. Les appareils combinés analyseurs-testeurs, étant depuis expressément visés par l'arrêté royal du 21 avril 2007, peuvent désormais recevoir des numéros d'approbation du modèle classique (commençant par BE, en tant que testeurs, et sous un deuxième numéro en tant qu'analyseurs).

Les services de police peuvent obtenir la mise à jour de leurs appareils en s'adressant au fabricant.

02.03 Valérie De Bue (MR): Il serait intéressant d'obtenir l'avis du Collège des procureurs généraux.

L'incident est clos.

03 Question de M. Jan Van Esbroeck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les licences de vol pour les drones" (n° 8961)

03.01 Jan Van Esbroeck (N-VA): le SPF Intérieur envisage l'achat de drones pour pouvoir effectuer des contrôles à moindre coût en cas de gros

wetgeving die destijds van kracht was.

Ademtests geven weer of de uitgeademde lucht alcohol bevat, terwijl de ademanalysators het alcoholgehalte in de uitgeademde lucht meten. Het model Dräger 8510 BE combineert beide functies. Aangezien het destijds om een nieuwe technologie ging, werd er voor het apparaat een modelgoedkeuring van beperkte strekking verleend, die slechts tien jaar geldig is, voor een ademanalysator die ook als ademtest kan worden gebruikt.

Sommige magistraten hebben bezwaren geopperd omdat de apparaten geen goedkeuringsnummer beginnend met B hadden gekregen, zoals de klassieke ademtestapparaten, maar een goedkeuringsnummer beginnend met P (modelgoedkeuring van beperkte strekking).

Ik heb er het volste vertrouwen in dat de vaststellingen die met die toestellen worden gedaan, legaal zijn. Alleen de metingen die tijdens de ademanalyse worden uitgevoerd, worden door de rechtbanken als geldig erkend. Die worden echter nooit ter discussie gesteld. De ademtest is geen noodzakelijke voorwaarde om tot een ademanalyse te kunnen overgaan.

De Dräger 8510 software wordt geüpdatet. De gecombineerde ademtest-/ademanalyseapparaten, die uitdrukkelijk zijn vermeld in het koninklijk besluit van 21 april 2007, kunnen voortaan goedkeuringsnummers van het klassieke model krijgen (beginnend met BE voor ademtestapparaten en onder een tweede nummer voor ademanalyseapparaten).

De politiediensten kunnen zich tot de fabrikant wenden voor een updating van hun toestellen.

02.03 Valérie De Bue (MR): Het ware interessant het advies van het College van procureurs-generaal te vragen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Jan Van Esbroeck aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vliegvergunningen voor de air-robots" (nr. 8961)

03.01 Jan Van Esbroeck (N-VA): Binnenlandse Zaken plant de aankoop van onbemande vliegtuigjes om goedkoper controles te kunnen

incendies par exemple.

La loi qui stipule qu'un avion équipé d'un dispositif de prises de vues doit embarquer un pilote sera-t-elle modifiée? Quand les autorisations nécessaires seront-elles délivrées?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La Direction générale du Transport aérien (DGTA) planche sur un projet d'arrêté royal qui règlera l'utilisation des drones, pour les vols d'essai, les vols d'étude, les vols commerciaux et les vols effectués pour le compte des pouvoirs publics. Dans un premier temps, les dispositions concerneront les vols se déroulant en dehors des limites de l'espace aérien contrôlé et la préparation de l'intégration de ces aéroplanes dans les limites de l'espace aérien contrôlé suivra dans une seconde phase.

De nombreuses restrictions techniques compliquent l'intégration rapide de ces drones. La DGTA souhaite boucler un premier projet d'ici à la fin de l'année. Les demandes pourront être déposées dès la publication des textes au *Moniteur belge* et la DGTA pourra délivrer les premières autorisations.

L'incident est clos.

04 Question de M. Luc Gustin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation constante du nombre de véhicules non assurés" (n° 8963)

04.01 Luc Gustin (MR): Le nombre de véhicules non assurés a fortement augmenté en 2011. Ne pourrait-on pas inclure la carte verte dans les documents qu'il faut présenter lors du contrôle technique? La non-assurance pourrait donner lieu au refus du véhicule lors du contrôle technique ou à un délai imposé pour régulariser la situation.

04.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Je partage entièrement cette préoccupation. J'ai pris contact avec le représentant des contrôles techniques pour examiner la faisabilité de cette proposition, qui ne résoudra toutefois pas le problème à elle seule. Il existe un noyau dur d'usagers en infraction avec l'obligation d'assurance, avec les contrôles techniques, voire en matière fiscale.

uitvoeren bij bijvoorbeeld hevige branden.

Wordt de wet die bepaalt dat een vliegtuig van waaruit men foto's maakt, een piloot aan boord moet hebben, aangepast? Tegen wanneer worden de nodige vergunningen afgeleverd?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) werkt aan een ontwerp van KB dat het gebruik van onbemande luchtvaartuigen zal regelen, zowel voor testvluchten, onderzoeksvluchten, commerciële vluchten, als vluchten in opdracht van overheden. In een eerste fase wordt dit geregeld buiten gecontroleerde luchtruimten. In een tweede fase wordt begonnen met de voorbereiding van de integratie van deze luchtvaartuigen in gecontroleerde luchtruimten.

Veel technische beperkingen staan een snelle integratie nog in de weg. Het DGLV streeft ernaar om tegen het einde van dit jaar een eerste ontwerp af te hebben. Na de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* kunnen de aanvragen gebeuren en kan het DGLV starten met het afleveren van de vergunningen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Luc Gustin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voortdurende stijging van het aantal niet-verzekerde voertuigen" (nr. 8963)

04.01 Luc Gustin (MR): Het aantal onverzekerde voertuigen is in 2011 fors gestegen. Zou men de groene kaart niet kunnen toevoegen aan de documenten die bij de technische keuring dienen te worden overgelegd? Voertuigen die niet verzekerd zijn, zouden dan afgekeurd worden, of de eigenaar van het voertuig zou de situatie binnen een bepaalde termijn moeten regulariseren.

04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Ik deel uw bezorgdheid volkomen. Ik heb contact opgenomen met de vertegenwoordiger van de technische keuring om de haalbaarheid van dat voorstel te onderzoeken. Met dat voorstel alleen zal men het probleem echter niet kunnen oplossen. Er is een harde kern van boosdoeners die weigeren om hun voertuig te laten verzekeren of te laten keuren of hun autobelasting te betalen.

Le but de la Banque-Carrefour des véhicules est de rendre possible la consultation par la police et la douane de données relatives à ces trois matières, données sur la base desquelles le Collège des procureurs généraux pourra organiser des actions ciblées.

Je n'ai pas abandonné la possibilité d'instaurer une vignette si les autres pistes ne sont pas suffisantes.

04.03 Luc Gustin (MR): Soyez assuré de notre collaboration dans la poursuite des personnes en défaut d'assurance.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 9118 de M. Uyttersprot est reportée et la question n° 9144 de M. Van Biesen est transformée en question écrite.

05 Questions jointes de

- Mme Leen Dierick au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les pneus hiver" (n° 9166)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des pneus hiver" (n° 9497)

05.01 Valérie De Bue (MR): Moins de 5 % des conducteurs belges posent des pneus hiver. Or, ces pneus sont déjà efficaces aux alentours des 7°C. Dans certains pays, les pneus neige sont obligatoires de novembre à fin mars. Dans d'autres, ils sont recommandés.

Vous avez plaidé récemment pour l'obligation d'installer des pneus hiver sur les véhicules. Votre prédécesseur n'avait pas voulu explorer cette piste en raison des frais supplémentaires. Existe-t-il une étude sur l'opportunité d'imposer les pneus hiver? Ne serait-il pas intéressant d'explorer la piste des incitants plutôt que celle de l'obligation?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Je répondrai en même temps à la question posée par Mme Dierick sur ce sujet.

Het is de bedoeling dat de politie en de douane de gegevens over die drie aangelegenheden zou kunnen raadplegen in de Kruispuntbank van de voertuigen. Op grond daarvan zou het College van procureurs-generaal kunnen beslissen dat er gerichte acties worden opgezet.

Ik heb de idee van de invoering van een vignet nog niet laten varen als zou blijken dat de andere opties geen voldoening schenken.

04.03 Luc Gustin (MR): Wat betreft het vervolgen van personen die onverzekerd rijden kan u op onze medewerking rekenen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 9118 van de heer Uyttersprot wordt uitgesteld en vraag nr. 9144 van de heer Van Biesen wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Leen Dierick aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "winterbanden" (nr. 9166)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van winterbanden" (nr. 9497)

05.01 Valérie De Bue (MR): Nog geen 5 procent van de Belgische automobilisten laat winterbanden monteren. Nochtans zijn winterbanden al efficiënt bij temperaturen rond 7 graden. In sommige landen is het gebruik van sneeuwbanden verplicht van november tot eind maart. In andere landen wordt het gebruik ervan aangeraden.

Recentelijk hebt u ervoor gepleit om winterbanden verplicht te maken op voertuigen. Uw voorganger wilde dat denkspoor niet bewandelen, omdat er extra kosten aan vasthangen. Bestaat er een studie naar de opportuniteit van een verplichting om met winterbanden te rijden? Zou het niet interessant zijn om na te denken over stimuli in plaats van een verplichting?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Ik zal in één moeite ook antwoorden op de vraag die mevrouw Dierick hierover heeft gesteld.

(En néerlandais) À ma connaissance, l'IBSR n'a pas, au cours des dernières années, mené de campagne sur les pneus hiver.

En cas d'accident de la route, l'état des pneus est noté, mais pas le type. Il n'existe par conséquent aucun matériel statistique sur le lien entre les accidents et l'utilisation de pneus hiver.

L'utilisation de pneus hiver est recommandée pour toute une série de raisons techniques. Je peux envisager, en effet, d'étudier l'opportunité de faire plus que sensibiliser. Dans d'autres pays comme l'Allemagne et l'Autriche, les pneus hiver sont déjà obligatoires en cas de conditions hivernales.

(En français) Je pense à ceux qui partent aux sports d'hiver.

(En néerlandais) Nous examinons actuellement toutes les possibilités. Nous pourrions rendre les pneus hiver obligatoires durant une période déterminée, par exemple du 15 novembre au 15 mars, lorsque la neige tient ou que les routes sont glissantes à cause de la neige ou du verglas. Une autre option serait un panneau de signalisation imposant l'utilisation de pneus neige pour certains trajets.

En Allemagne, tous les véhicules doivent être équipés de pneus neige, aussi bien les véhicules automoteurs que les voitures particulières, les camions ou les autocars.

(En français) Il est donc vraiment recommandé de rouler avec des pneus hiver. Je suis conscient des difficultés: la détermination de la période où les imposer, le prix et la disponibilité, éléments sur lesquels j'ai demandé à mon administration de réfléchir pour aboutir à une promotion de l'utilisation voire à une obligation. En tant qu'utilisateur de pneus hiver, je ne peux que confirmer qu'ils représentent un immense avantage.

05.03 Valérie De Bue (MR): Je n'ai pas encore d'avis en la matière, mais je comprends qu'il faille donner des orientations claires. Il y a un déficit d'information sur le sujet et il y a là un chemin à parcourir. On va dans le bon sens.

L'incident est clos.

06 Question de M. Peter Logghe à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture sur "l'utilisation du GPS pour pister la fraude au disque de stationnement" (n° 9237)

(Nederlands) Volgens mij heeft het BIVV de laatste jaren geen campagne georganiseerd over winterbanden.

Bij een verkeersongeval wordt de staat van de banden genoteerd, maar niet het type band. Er is dus geen statistisch materiaal over het verband tussen een ongeval en het gebruik van winterbanden.

Het gebruik van winterbanden is aan te bevelen om tal van technische reden. Ik wil wel overwegen of we misschien meer moeten doen dan alleen maar sensibiliseren. In andere landen, zoals Duitsland en Oostenrijk, zijn winterbanden al verplicht bij winterse omstandigheden.

(Frans) Ik denk aan degenen die op wintersportvakantie vertrekken.

(Nederlands) Alle mogelijkheden worden momenteel bestudeerd. Wij zouden winterbanden verplicht kunnen maken tijdens een bepaalde periode, bijvoorbeeld van 15 november tot 15 maart, wanneer de sneeuw blijft liggen of bij gladheid door sneeuw of ijzel. Een andere optie is een verkeersbord dat het gebruik van winterbanden voor bepaalde trajecten verplicht.

In Duitsland moeten alle voertuigen met winterbanden zijn uitgerust, zowel motorrijtuigen, personenwagens, vrachtwagens als autocars.

(Frans) Het verdient dus echt aanbeveling om met winterbanden te rijden. Ik ben mij bewust van de problemen: wanneer moet men ze verplicht maken, wat met de prijs en de beschikbaarheid? Ik heb mijn administratie dan ook gevraagd na te denken over het promoten, en misschien zelfs het verplichte gebruik van winterbanden. Als gebruiker van winterbanden kan ik bevestigen dat deze enorme voordelen bieden.

05.03 Valérie De Bue (MR): Ik heb mij nog geen mening gevormd, maar er moet een duidelijke richting worden aangegeven. Er is te weinig informatie. Op dat vlak kan er nog heel wat gedaan worden. Het gaat evenwel de goede kant op.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Middenstand, Kmo's, Zelfstandigen en Landbouw over "het gebruik van gps om fraude met de parkeerschijf te ontdekken" (nr. 9237)

06.01 Peter Logghe (VB): L'entreprise Optimal Parking Control (OPC) teste un système de localisation grâce auquel en introduisant simplement le numéro d'immatriculation d'un véhicule, les surveillants de parking pourront établir le lieu de stationnement précédent du véhicule et déterminer s'il a dépassé le temps de stationnement autorisé. Se précipiter pour modifier rapidement l'heure de début de stationnement indiquée sur le disque de stationnement ne servira plus à rien.

L'entreprise peut-elle garantir l'exactitude des résultats obtenus? Le système ne donnerait que des résultats approximatifs laissant subsister une zone grise. Ce système est-il conforme aux règles de protection de la vie privée? Sera-t-il étendu à l'ensemble des villes où OPC développe ses activités?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le parking en zone bleue sans disque de stationnement ou le dépassement de la durée autorisée sont dépenalisés. De ce fait, un préposé aux infractions de stationnement peut infliger un ticket de parking.

L'article 27 du code de la route stipule que les indications du disque ne peuvent être modifiées avant que le véhicule n'ait quitté l'emplacement. Si la durée du parking est prolongée par la modification des indications du disque, une rétribution pour stationnement de longue durée est due. Si la preuve peut en être donnée, le préposé peut, selon moi, infliger une rétribution. La manipulation du disque de stationnement peut, par ailleurs, être considérée comme une forme de fraude passible de poursuites judiciaires en cas de constatation par la police.

Il semble qu'une entreprise soit en train d'expérimenter une technologie permettant de localiser, au cours d'un premier tour, les numéros d'immatriculation des véhicules stationnés en zone bleue dans un système GPS et de vérifier, lors d'un second tour, si la voiture se trouve toujours sur le même emplacement. Ce système est utilisé à Bruges surtout pour dissuader les usagers de manipuler le disque de stationnement. Cette vérification doit permettre de s'assurer avec certitude que le véhicule est resté sur le même emplacement.

Le numéro d'immatriculation peut être considéré par la Commission de la protection de la vie privée comme une donnée personnelle puisque la personne liée à ce numéro peut être identifiée. On

06.01 Peter Logghe (VB): Het bedrijf Optimal Parking Control (OPC) experimenteert met een gps-systeem waardoor parkeerwachters, na het intikken van de nummerplaat, te zien krijgen waar het voertuig voorheen stond geparkeerd. Daardoor kunnen ze zien of het om een voertuig gaat dat langer dan de normaal toegestane tijd is blijven staan. Snel het aanvangsuur op de parkeerschijf aanpassen zal dus niet langer mogelijk zijn.

Kan het bedrijf zeker zijn van het resultaat? Het systeem zou slechts bij benadering correct werken waardoor er een grijze zone bestaat. Valt dit te rijmen met de privacywetgeving? Wordt het systeem uitgebreid tot alle steden waar OPC actief is?

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Parkeren in een blauwe zone zonder parkeerschijf of het overschrijden van de aangeduide parkeerduur is gedepenaliseerd. Een parkeerwachter mag dan een ticket uitschrijven.

Volgens artikel 27 van de wegcode verlengt men door het verdraaien van de schijf zonder het voertuig te verplaatsen de parkeerduur; eigenlijk is men dan een retributie voor lang parkeren verschuldigd. Als men het bewijs hiervan kan leveren, kan de parkeerwachter volgens mij een retributie uitschrijven. De manipulatie van de parkeerschijf kan overigens beschouwd worden als een vorm van fraude, waarvoor men bij vaststelling door de politie strafrechtelijk kan worden vervolgd.

Een parkeerbedrijf experimenteert blijkbaar met een technologie om in een eerste ronde de nummerplaten van de voertuigen in een blauwe zone in een gps-systeem te lokaliseren, zodat bij een tweede ronde aan de hand van de opnieuw ingegeven nummerplaten kan worden nagegaan of het voertuig zich nog altijd op dezelfde plaats bevindt. Dit systeem wordt toegepast in Brugge, vooral om de mensen te ontraden om de parkeerschijf aan te passen. Een grote bedenking hierbij is, dat men zeker moet zijn dat het voertuig op juist dezelfde plaats is blijven staan.

De nummerplaat kan door de privacycommissie als een persoonsgegeven worden beschouwd omdat daardoor de persoon die gelinkt is aan de nummerplaat, kan worden geïdentificeerd. Een

ne peut que recommander à toute entreprise de parking qui souhaiterait utiliser ce système de prendre contact avec la Commission de la protection de la vie privée.

06.03 Peter Logghe (VB): Le secrétaire d'État ne garantit pas une sécurité juridique suffisante quant à l'exactitude du système. Qui plus est, ce système ne relève pas de la reconnaissance de la vie privée par OPC pour l'obtention des données relatives aux plaques minéralogiques et des données personnelles qui y sont liées.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le statut d'ancêtre" (n° 9239)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'an dernier, le SPF Mobilité a consacré une étude comparative au statut d'"ancêtre" dans différents pays afin d'améliorer la législation sur la base de bonnes pratiques.

Où en est ce dossier? Quand l'arrêté royal sera-t-il prêt et qu'en sera-t-il du statut, des contrôles, des transformations et du procès-verbal d'agrément? Cet arrêté royal a-t-il été mis en concordance avec le concours des associations d'"ancêtres" et les organismes de contrôle? Subsiste-t-il des problèmes?

07.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Mon administration a soumis un projet d'arrêté à la Fédération belge des véhicules anciens et au Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire, les invitant à formuler leurs remarques. La publication proprement dite est prévue pour la mi-2012.

Pour les véhicules munis d'une plaque d'immatriculation "Oldtimer", on distinguera les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 15 juin 1968 et ceux immatriculés pour la première fois à partir de cette date. Les véhicules immatriculés avant le 15 juin 1968 ne seront pas soumis au contrôle périodique mais devront subir un contrôle non-périodique en cas de changement de titulaire du véhicule. Le nombre de points à contrôler sera aussi élargi à cette occasion.

Les véhicules immatriculés à partir du 15 juin 1968

parkeerbedrijf dat dit wenst toe te passen, neemt dus best contact op met de privacycommissie.

06.03 Peter Logghe (VB): De staatssecretaris biedt geen voldoende rechtszekerheid over de correctheid van het systeem. Bovendien lijkt dit systeem niet onder de privacyerkenning van OPC te vallen voor het opvragen van de nummerplaatgegevens en de daaraan gekoppelde persoonsgegevens.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het oldtimerstatuut" (nr. 9239)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Vorig jaar heeft de FOD Mobiliteit een vergelijkende studie uitgevoerd over het oldtimerstatuut in verschillende landen om op basis van best practices tot een betere regeling te komen.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Wanneer wordt het KB verwacht en hoe zal men daarin omgaan met het statuut, de keuringen, de verbouwingen en het proces-verbaal van goedkeuring (PVG)? Werd dit KB afgestemd met de oldtimerverenigingen en keuringsinstellingen? Zijn er nog knelpunten?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Mijn administratie heeft een ontwerp van besluit voorgelegd aan de Belgische Federatie van Oldtimervoertuigen en de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuringen en rijbewijzen, waarbij hun om hun opmerkingen is gevraagd. De uiteindelijke publicatie is gepland voor medio 2012.

Voor voertuigen met een oldtimerkentekenplaat zal een onderscheid worden gemaakt tussen de voertuigen met een datum van eerste inschrijving voor 15 juni 1968 en voertuigen met een datum van eerste inschrijving vanaf 15 juni 1968. De voertuigen ingeschreven voor 15 juni 1968 worden niet onderworpen aan de periodieke keuring, maar moeten wel een niet-periodieke keuring ondergaan wanneer de titularis van het voertuig verandert. Het aantal controlepunten wordt daarbij ook uitgebreid.

De voertuigen ingeschreven vanaf 15 juni 1968

devront subir un contrôle triennal. À cette occasion, on vérifiera non seulement les freins mais également la commande de direction, les essieux, les roues, les pneus, la suspension, la carrosserie et le châssis. Ces véhicules ne pourront être utilisés que pour les loisirs, donc pas dans le cadre professionnel ou commercial. Il est bien entendu toujours possible de les immatriculer sous une plaque d'immatriculation ordinaire.

Le projet d'arrêté provisoire, élaboré en collaboration avec les parties prenantes précitées, n'a pas suscité de problèmes jusqu'à présent.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La concertation avec les milieux concernés constitue un point important. Quel sera le statut d'un ancêtre utilisé dans le cadre d'activités de loisir mais loué par exemple quelques fois par an comme voiture de cérémonie?

07.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Je dois me renseigner à ce sujet.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la possibilité pour les cyclistes de franchir un feu rouge et le règlement en matière de rues cyclistes" (n° 9171)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la loi absurde qui permet aux cyclistes de franchir des feux de signalisation" (n° 9302)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement des feux rouges par les vélos" (n° 9344)

08.01 Tanguy Veys (VB): La modification par le Parlement de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 pour permettre aux cyclistes de franchir un feu rouge à certains endroits a déjà suscité de nombreux commentaires.

doivent d'ici trois ans passer à un contrôle triennal. À cette occasion, on vérifiera non seulement les freins mais également la commande de direction, les essieux, les roues, les pneus, la suspension, la carrosserie et le châssis. Ces véhicules ne pourront être utilisés que pour les loisirs, donc pas dans le cadre professionnel ou commercial. Il est bien entendu toujours possible de les immatriculer sous une plaque d'immatriculation ordinaire.

Het voorlopig ontwerp van besluit is er gekomen in samenwerking met de vermelde stakeholders en tot nu toe zijn er geen knelpunten.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Overleg met de stakeholders is belangrijk. Onder welk statuut valt een oldtimer die hobbymatig wordt gebruikt, maar wel bijvoorbeeld enkele keren per jaar wordt verhuurd als ceremoniewagen?

07.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Dat moet ik laten nakijken.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijkheid voor de fietsers het rood licht te overschrijden en het reglement inzake fietsstraten" (nr. 9171)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de absurde wet die moet toelaten dat fietsers de verkeerslichten negeren" (nr. 9302)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorbijrijden van het rode licht door fietsers" (nr. 9344)

08.01 Tanguy Veys (VB): Dat het Parlement via de wijziging van het KB van 1 december 1975 aan fietsers op sommige plaatsen de mogelijkheid geeft door het rood licht te rijden, heeft al vele commentaren uitgelokt.

Votre signature ainsi que la publication au *Moniteur belge* ont entraîné la naissance d'un nouveau panneau de signalisation indiquant qu'un cycliste n'est pas tenu de respecter le feu rouge à un endroit donné mais qu'il doit laisser la priorité aux autres usagers. Cependant, selon une règle de base du code de la route, un signal lumineux en fonction a toujours priorité sur un panneau. Il est dès lors absurde d'apposer le nouveau panneau.

Bien qu'étant déjà paru au *Moniteur belge*, le texte n'entrerait semble-t-il en vigueur qu'une fois adapté. L'installation des panneaux est confiée aux gestionnaires de voiries. Par ailleurs, des différences apparaissent entre les textes néerlandais et français de la loi.

Au Parlement flamand, Mme Crevits a déclaré qu'elle avait rendu un avis négatif concernant cette adaptation, notamment eu égard au danger de conflit avec les piétons. Elle a également déploré que cette initiative législative n'ait pas été accompagnée d'un arrêté complémentaire visant à expliciter le mode de placement des nouveaux panneaux.

Pourquoi le secrétaire d'État n'a-t-il pas attiré l'attention sur les lacunes au moment des discussions? Comment gérer à présent cette nouvelle règle? Quelles mesures ont été prises pour mettre un terme à cette situation absurde?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le problème de la priorité des feux sur les panneaux de signalisation a été évoqué en commission, notamment par le biais d'une note du service juridique. Le flou juridique autour de la proposition nous a dissuadés de donner notre approbation. Malgré cela, la proposition a été adoptée et il nous faut aujourd'hui assumer.

Il est fondamental de bien communiquer à propos de la nouvelle règle pour éviter à tout prix de donner l'impression que les cyclistes peuvent toujours franchir les feux rouges.

Indépendamment de cela, nous sommes confrontés à un problème technico-juridique qu'il faut résoudre. Le secrétaire d'État aurait laissé entendre qu'il appartient au Parlement de solutionner le problème qu'il a créé de toutes pièces. Je comprends fort bien mais il me semble préférable de faire modifier un arrêté royal par le ministre et le Conseil des ministres plutôt que par voie législative. Je préconise une initiative du secrétaire d'État plutôt que du Parlement.

Il existe déjà une proposition de loi visant à modifier

Door de ondertekening en de publicatie werd een nieuw verkeersbord in het leven geroepen dat moet aangeven dat een fietser op die plek het rode licht niet moet respecteren, maar wel voorrang moet verlenen aan andere weggebruikers. Volgens een basisverkeersregel echter, heeft een werkend verkeerslicht altijd voorrang op een bord. Het is dus absurd om het nieuwe verkeersbord op te hangen.

De tekst is al in het *Belgisch Staatsblad* verschenen, maar hij zou niet gelden zolang hij niet is aangepast. Het zijn de wegbeheerders die de borden moeten aanbrengen. Er is een verschil tussen de Nederlandse en de Franse tekst van de wet.

In het Vlaams Parlement heeft minister Crevits gezegd dat ze negatief geadviseerd heeft over deze aanpassing, onder meer wegens een mogelijk conflict met de voetgangers. Ze betreurde ook dat de nieuwe borden zonder flankerend inrichtingsbesluit werden opgesteld.

Waarom heeft de staatssecretaris bij de bespreking niet gewezen op de lacunes in het voorstel? Hoe moet het nu verder met deze nieuwe regel? Welke maatregelen werden genomen om een einde te maken aan deze absurde situatie?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De problematiek van de voorrang van verkeerslichten op verkeersborden is in de commissie aan bod gekomen, onder meer via een nota van de juridische dienst. De juridische twijfels over het voorstel lagen aan de basis van het feit dat wij het niet hebben goedgekeurd. Het werd echter goedgekeurd en nu moeten we ermee omgaan.

Cruciaal is de communicatie over de nieuwe regel, want we moeten absoluut vermijden dat de perceptie ontstaat dat fietsers altijd door het rood mogen rijden.

Los daarvan zitten we met een technisch-juridisch probleem dat moeten worden opgelost. De staatssecretaris zou gezegd hebben dat het Parlement het probleem dat het zelf heeft gecreëerd, nu ook maar moet oplossen. Ik begrijp dat, maar ik vind het zelf verkieselijk om een KB door de minister en de ministerraad te laten aanpassen en niet via een wet. Ik pleit voor een initiatief van de staatssecretaris, veeleer dan van het Parlement.

Er circuleert al een wetsvoorstel om het KB aan te

l'arrêté royal mais j'ai refusé à dessein de cosigner. Comme va-t-on résoudre le problème?

08.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En son temps, le secrétaire d'État Schouppe s'était prononcé contre la proposition de loi, parce qu'il estimait qu'un feu rouge ne pouvait jamais être franchi. Personnellement, je ne suis pas favorable à cette loi, mais je respecte l'initiative parlementaire.

Ni le secrétaire d'État de l'époque, ni son successeur ne peuvent être jugés responsables des imperfections de la loi qui est une initiative émanant du Parlement.

Conformément au principe d'interprétation juridique en vertu duquel les règles d'exception spécifiques priment sur la règle générale, il est permis d'affirmer que les signaux B22 et B23 doivent également être respectés lorsque les feux de signalisation sont opérationnels. Néanmoins, pour éviter toute confusion, une révision de l'article 6.3 du Code de la route s'impose.

De même, comme le prescrit la loi, les versions française et néerlandaise du texte doivent être harmonisées. Les modifications doivent respecter la volonté initiale de la loi et c'est par conséquent la version néerlandaise qui prévaut.

La priorité doit également être accordée aux piétons par le biais du panneau B23, comme c'est le cas pour le panneau B22.

Il appartient au Parlement de procéder aux adaptations. Sur le plan législatif, il ne paraissait pas adéquat non plus de modifier l'arrêté royal par une loi mais il s'est finalement avéré que ce n'était pas un obstacle. C'est donc de nouveau possible à présent.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière prévoit d'organiser une campagne de sensibilisation sur la rue cyclable et sur le "tourne à droite cycliste", par la diffusion d'un prospectus et une information sur son site web. L'IBSR envisage de mener une campagne plus étendue si les villes, les communes et les Régions manifestaient un intérêt soutenu. Il est important, en effet, d'indiquer clairement que les cyclistes ne peuvent franchir les feux que si le panneau en question y est apposé.

08.04 Tanguy Veys (VB): L'arrêté royal n'est pas d'application en ce moment car il comporte des anomalies.

passen, maar ik heb het bewust niet mee ondertekend. Hoe pakken we dit aan?

08.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Staatssecretaris Schouppe heeft zich destijds tegen het wetsvoorstel verzet omdat hij vond dat een rood licht nooit genegeerd mag worden. Ik ben ook geen voorstander van de wet, maar ik respecteer het parlementair initiatief.

Het toenmalige, noch het huidige staatssecretariaat kan met de vinger worden gewezen voor mogelijke onvolmaaktheden in de wet waarvoor het initiatief uitging van het Parlement.

Overeenkomstig het juridisch interpretatieprincipe dat de specifieke uitzonderingsregels voorrang hebben op de algemene regel kan worden gesteld dat de verkeersborden B22 en B23 ook gelden op het moment dat de verkeerslichten in gebruik zijn. Niettemin is een aanpassing van artikel 6.3 van het verkeersreglement aangewezen om verwarring te voorkomen.

Ook het verschil tussen de Franse en de Nederlandse tekst wordt best weggewerkt omdat dat wettelijk eigenlijk moet. De aanpassing moet de oorspronkelijke wil van de wetgeving weerspiegelen en in dit geval moet dus de Nederlandstalige versie worden gevolgd.

Ook aan de voetgangers moet, onder dekking van bord B23, voorrang worden verleend, net zoals dat het geval is bij het bord B22.

Het komt het Parlement toe om de aanpassingen te doen. Op legislatief vlak leek het evenmin aangewezen om het koninklijk besluit te wijzigen bij wet, maar uiteindelijk bleek dat geen bezwaar. Het kan nu dus opnieuw.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid plant een sensibilisatiecampagne over de fietsstraat en het rechtsaf slaan bij rood voor fietsers, via de verspreiding van een folder en een vermelding op zijn website. Als de steden, gemeenten en Gewesten grote interesse zouden tonen, overweegt het BIVV een algemenere campagne. Het is immers belangrijk dat het duidelijk is dat fietsers enkel mogen doorrijden als dat bord op de lichten is aangebracht.

08.04 Tanguy Veys (VB): Het KB is momenteel niet van toepassing omdat er anomalieën in staan.

Le secrétaire d'État veut que celui qui a semé la pagaille remette les choses place. Si cette loi absurde obtient tout de même l'appui d'une majorité, la Région flamande insistera pour que soit promulgué l'arrêté organique d'encadrement.

Il reste une anomalie à l'article 6.3: il y est mentionné que la disposition ne s'applique ni au feu jaune-orange clignotant, ni aux signaux lumineux au-dessus des bandes de circulation. À la lumière de ce libellé, ces feux de signalisation ne sont pas plus importants que les panneaux.

08.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est vrai que le secrétaire d'État n'a rien à se reprocher mais je regrette que ce soit maintenant au Parlement de trouver une solution. Adapter un arrêté royal n'est pas la meilleure voie, même s'il y a sûrement des précédents.

L'article 6.3 prévoit en effet que la priorité des signaux lumineux sur les panneaux routiers ne s'applique pas lorsque ces signaux lumineux sont suspendus. Dans certains cas, ce n'est vraiment pas logique. Nous devrions pouvoir résoudre ce problème en réécrivant cet article.

L'incident est clos.

09 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la cascade avec un Boeing 737 diffusée par la télévision" (n° 9331)

09.01 Michel Doomst (CD&V): Le secrétaire d'État a déclaré que la cascade aérienne effectuée pour le programme *Tomtesterom* par M. Waes qui s'est rendu de Zaventem à Ostende en avion, pourrait difficilement rester sans conséquence et a invité le directeur général à ouvrir une information.

Où en est cette information?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): L'inspection aéronautique mène une enquête sur les circonstances dans lesquelles M. Tom Waes a piloté un Boeing 737. L'enquête se concentre sur trois questions: la sécurité a-t-elle été menacée, la loi a-t-elle été enfreinte et l'interprétation juridique de la législation est-elle la même pour les initiateurs que pour la Direction générale du Transport aérien?

De staatssecretaris wil dat wie de rommel heeft gemaakt, hem ook opruimt. Als er toch nog een meerderheid wordt gevonden voor deze absurde wet, dan zal het Vlaams Gewest aandringen op het flankerend inrichtingsbesluit.

Er staat nog een anomalie in artikel 6.3: er staat dat de bepaling niet geldt voor het oranjegeel knipperlicht en voor de lichten boven de rijstroken. Zoals het hier staat, gaan die verkeerslichten niet boven borden.

08.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het klopt dat de staatssecretaris niets te verwijten valt, maar ik betreur wel dat het Parlement het nu maar moet oplossen. Een KB bij wet aanpassen is niet de beste weg, ook al zijn er wellicht precedents.

Artikel 6.3 bepaalt inderdaad dat de voorrang van verkeerslichten op verkeersborden niet geldt wanneer de verkeerslichten boven de weg hangen. In sommige gevallen is dat gewoon niet logisch. Bij het herschrijven van het artikel moeten we dat probleem mee de wereld uit helpen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tv-stunt met een Boeing 737" (nr. 9331)

09.01 Michel Doomst (CD&V): De staatssecretaris heeft verklaard dat de vlieg stunt van de heer Waes voor het programma *Tomtesterom*, waarin hij met een vliegtuig van Zaventem naar Oostende is gevlogen, moeilijk zonder gevolgen kan blijven en heeft het directoraat-generaal gevraagd om een onderzoek te starten.

Hoever staat dit onderzoek?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De luchtvaartinspectie voert een onderzoek uit naar de omstandigheden waaronder de heer Tom Waes een Boeing 737 heeft bestuurd. Het onderzoek spitst zich toe op drie vragen: werd de veiligheid in het gedrang gebracht, zijn er inbreuken tegen de wetgeving gepleegd en is de juridische interpretatie van de wetgeving door de initiatiefnemers en het Directoraat-generaal Luchtvaart gelijklopend?

Nous ne pouvons encore tirer aucune conclusion. Ce que je peux dire, c'est que cette action est grave, qu'elle soit légale ou non. Chacun peut prendre des risques pour lui-même mais en aucun cas jouer avec la sécurité de tiers.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Nous n'avons évidemment pas besoin de cirques volants. J'espère que des précisions seront rapidement apportées.

L'incident est clos.

10 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes techniques et les conditions de sécurité chez Belgocontrol" (n° 9334)

10.01 Bert Wollants (N-VA): J'ai enfin obtenu, après quatre mois d'attente, une réponse à ma question écrite relative à la mise en place du nouveau système CANAC2. Cependant, je n'ai pas vraiment pu trouver de lien entre ma question et la réponse que j'ai reçue.

Le secrétaire d'État peut-il m'expliquer pourquoi je ne reçois apparemment pas d'informations sur ce point?

10.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Je suis surpris, mais ne peux que me réjouir de l'intérêt manifesté par la N-VA aux questions de sécurité aérienne.

Étant donné que M. Wollants a jugé incomplète la réponse apportée à sa question écrite sur le rapport d'incident présenté par CANAC2, j'ai insisté auprès du SPF Mobilité et Transport pour qu'il fournisse une réponse détaillée et exhaustive à ses inquiétudes légitimes. La réponse comporte environ 6 pages, émaillées de chiffres. Je vous en épargne la lecture et la remettrai à la commission. Je reste bien entendu à votre disposition pour d'éventuelles demandes de précisions sur ces données.

10.03 Bert Wollants (N-VA): Le secrétaire d'État ne doit nullement être surpris par mon intérêt pour les questions de sécurité aérienne, puisque pas plus tard que la semaine dernière je lui ai déjà posé une question à ce sujet et je continuerai à le faire.

L'incident est clos.

Er kunnen nog geen conclusies getrokken worden. Ik kan wel zeggen dat het erg is als het legaal was, maar ook als het illegaal was. Iemand kan voor zichzelf risico's nemen, maar absoluut niet met de veiligheid van derden spelen.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Wij hebben inderdaad geen rondvliegende circussen nodig. Ik hoop dat er snel duidelijkheid komt.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische systemen en veiligheidsomstandigheden bij Belgocontrol" (nr. 9334)

10.01 Bert Wollants (N-VA): Na vier maanden kreeg ik eindelijk antwoord op mijn schriftelijke vraag over de implementatie van het nieuwe CANAC2-systeem. Alleen kon ik niet echt een verband vinden tussen mijn vraag en het antwoord dat ik erop kreeg.

Kan de staatssecretaris mij uitleggen waarom ik hierover blijkbaar geen informatie krijg?

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Ik ben verbaasd, maar toch tevreden, dat de N-VA ook geïnteresseerd blijkt te zijn in luchtvaartveiligheid.

Aangezien de heer Wollants het antwoord op zijn schriftelijke vraag over het incidentenrapport van CANAC2 niet volledig genoeg vond, heb ik bij de FOD Mobiliteit en Vervoer aangedrongen op een gedetailleerd en exhaustief antwoord op zijn legitieme bekommernissen. Het antwoord bevat een zestal pagina's met cijfergegevens. Die zal ik nu niet voorlezen, ik zal ze aan de commissie overhandigen. Uiteraard blijf ik beschikbaar voor verdere vragen over deze gegevens.

10.03 Bert Wollants (N-VA): De staatssecretaris hoeft helemaal niet verbaasd te zijn dat wij met luchtvaartveiligheid bezig zijn. Ik heb er vorige week ook een vraag over gesteld en zal dat nog vaker doen.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 9325 de M. Destrebecq était inscrite à l'ordre du jour de la réunion publique d'hier et a été transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9325 van de heer Destrebecq stond op de agenda van de openbare vergadering van gisteren en werd omgezet in een schriftelijke vraag.

11 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité routière" (n° 9348)

11 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeersveiligheid" (nr. 9348)

11.01 Karin Temmerman (sp.a): Il faut élaborer un plan intelligible pour améliorer la sécurité routière. L'IBSR craint que le nombre de tués ne reparte à la hausse pour la première fois depuis de nombreuses années. Nous faisons piètre figure à l'échelon européen. Quelles sont les causes de cette augmentation?

11.01 Karin Temmerman (sp.a): Er moet een duidelijk plan komen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het BIVV vreest dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers voor het eerst in vele jaren weer zal stijgen. Op Europees vlak scoren wij niet goed. Wat zijn de oorzaken van deze stijging?

Comment le secrétaire d'État compte-t-il s'y prendre pour convertir en textes de loi, d'ici à 2015, les vingt recommandations formulées par les États-généraux de la sécurité routière? Un aperçu global est-il désormais disponible comme le secrétaire d'État précédent l'avait annoncé et, dans l'affirmative, pourrions-nous en prendre connaissance?

Hoe wil de staatssecretaris de twintig aanbevelingen voorgesteld op de staten-generaal voor Verkeersveiligheid omzetten tegen 2015? Is er een totaaloverzicht, zoals de vorige staatssecretaris aankondigde, en kunnen wij dat inkijken?

Et pourquoi ne pas s'inspirer du plan de sécurité routière pour la Flandre, plan où une vision stratégique a été développée mais où, par surcroît, les idées-force de la politique des prochaines années ont été définies? Le ministre collaborera-t-il, pour l'exécution du Plan fédéral de sécurité routière, avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice?

Zouden we een voorbeeld kunnen nemen aan het verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen, waarin naast een strategische beleidsvisie ook krachtlijnen worden uitgestippeld voor het beleid van de volgende jaren? Zal de minister voor de uitvoering van het federaal verkeersveiligheidsplan samenwerken met de ministers voor Binnenlandse Zaken en Justitie?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai pris connaissance des vingt recommandations formulées lors des États généraux de la sécurité routière du 11 mai 2011 et du plan de mon prédécesseur où les différents acteurs fédéraux se sont vu attribuer un rôle spécifique. À présent, avec mes collègues compétents, je vais faire les démarches nécessaires afin de mettre concrètement en pratique ces recommandations et j'entamerai un cycle de concertations consacrées à cette question au cours des prochaines semaines.

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Ik heb kennis genomen van de twintig aanbevelingen die werden voorgesteld op de staten-generaal voor Verkeersveiligheid van 11 mei 2011 en het plan van mijn voorganger waarin de verschillende federale actoren een specifieke rol kregen. Ik zal nu samen met mijn bevoegde collega's de nodige stappen zetten voor de realisatie van de aanbevelingen en daarover in de komende weken overleggen.

Les États généraux veulent réduire de moitié le nombre de tués d'ici à 2020. En 2008 et 2009, on a recensé chaque fois 944 tués. En 2010, leur nombre a baissé, s'établissant à 840. En 2011, leur nombre semble stagner mais les chiffres exacts ne sont pas encore disponibles.

De staten-generaal wil dat het aantal verkeersdoden tegen 2020 met de helft vermindert. In 2008 en 2009 waren er telkens 944 verkeersdoden. In 2010 daalde dat tot 840. In 2011 lijkt dat aantal te stagneren, maar de precieze cijfers zijn nog niet beschikbaar.

11.03 Karin Temmerman (sp.a): Je me réjouis que l'objectif soit de réduire de moitié le nombre de tués mais au fond, je pense que nous devrions essayer de ramener ce nombre à zéro car chaque tué est un tué de trop.

11.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en anglais*): Go for zero!

11.05 Karin Temmerman (sp.a): Nous soutiendrons cet objectif et je suis curieuse de voir quelles initiatives seront prises pour l'atteindre. Nous réalisons un moins bon score que nos voisins du Nord alors que notre circulation routière est moins dense que la leur.

L'incident est clos.

12 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les inquiétudes et les exigences du gouvernement flamand concernant la concurrence déloyale entre les aéroports" (n° 9352)

12.01 Bert Wollants (N-VA): La concurrence déloyale entre l'aéroport de Charleroi et Brussels Airport nous préoccupe au plus haut point. Le ministre-président, Kris Peeters, a proposé de ne plus appliquer la dérogation à la réglementation européenne, en vertu de laquelle les aéroports assurant moins de 50 000 vols commerciaux peuvent être dispensés de la réglementation sur les redevances. De plus, il demande une modification de l'accord de coopération de 1989 et une application correcte du règlement européen 1795/2006 et de la directive européenne 2009/12.

Le ministre-président flamand vous a-t-il déjà fait part de ses préoccupations? Que pense le secrétaire d'État de sa proposition d'abandonner la dispense de 50 000 mouvements aériens pour les aéroports régionaux? Le secrétaire d'État réagira-t-il à la proposition de concertation à propos de l'accord de coopération de 1989? A-t-il l'intention de prendre des initiatives pour redresser cette situation faussée? Vérifiera-t-il l'exactitude des chiffres relatifs au nombre de mouvements aériens qui sont communiqués par Charleroi? Combien de mouvements commerciaux ont été dénombrés à l'aéroport de Charleroi en 2011?

12.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La non-application du

11.03 Karin Temmerman (sp.a): Ik ben blij met de doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren, maar eigenlijk moeten we gaan voor nul doden, want elke dode is er een te veel.

11.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Engels*): Go for zero!

11.05 Karin Temmerman (sp.a): Wij zullen dat steunen en ik kijk uit naar de initiatieven. Wij scoren slechter dan onze noorderburen, terwijl we minder verkeer hebben.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bezorgdheid en eisen van de Vlaamse regering omtrent de oneerlijke concurrentie tussen de luchthavens" (nr. 9352)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Wij zijn zeer bezorgd om de oneerlijke concurrentie tussen de regionale luchthaven van Charleroi en Brussels Airport. Minister-president Kris Peeters heeft voorgesteld om de uitzondering op de Europese regelgeving, die toelaat luchthavens met minder dan 50.000 commerciële vluchten van de tariefregelgeving vrij te stellen, niet langer toe te passen. Bovendien wil hij een aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 1989 en wil hij dat de Europese verordening 1795/2006 en de Europese richtlijn 2009/12 correct toegepast zouden worden.

Heeft de Vlaamse minister-president zijn bezorgdheden reeds overgebracht? Wat vindt de staatssecretaris van zijn voorstel om de vrijstelling van 50.000 luchtbewegingen voor de regionale luchthavens te laten varen? Zal de staatssecretaris ingaan op het voorstel om over het samenwerkingsakkoord van 1989 te overleggen? Is de staatssecretaris van plan initiatieven te nemen om de scheefgetrokken situatie recht te zetten? Zal hij uitzoeken of de cijfers die Charleroi over het aantal luchtbewegingen doorgeeft, correct zijn? Hoeveel commerciële bewegingen telde de luchthaven van Charleroi in 2011?

12.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Het niet toepassen van

règlement 1794/2006 n'implique pas automatiquement la perception d'une redevance sur les services de navigation aérienne. Conformément à l'article 15 du règlement, les subventions croisées sont interdites pour les services locaux, mais conformément à l'article 3 du système commun de tarification, les coûts des services de navigation aérienne locaux sont financés par la redevance imposée aux usagers des services de navigation aérienne ou par d'autres revenus.

Conformément à l'article 1 du système commun de tarification, une dérogation peut être accordée aux aéroports enregistrant moins de 50 000 mouvements commerciaux. C'est donc bien l'accord de coopération de 1989 et pas la non-application du système commun de tarification qui explique la différence de traitement entre l'aéroport de Bruxelles-National et les aéroports régionaux. Renoncer à l'exonération prévue pour les aéroports enregistrant moins de 50 000 mouvements commerciaux ne va pas nécessairement résoudre le problème.

Ensemble avec les Régions, je veux élaborer un règlement équilibré pour assurer le financement des services de navigation aérienne locaux dans l'ensemble des aéroports de Belgique. Mes services n'ont par ailleurs pas constaté d'irrégularités dans les chiffres transmis par l'aéroport de Charleroi. Il faut apurer le déficit structurel de Belgocontrol et les aéroports régionaux, l'aéroport de Bruxelles-National et Belgocontrol devront consentir des efforts pour mener cette opération à bien.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Le nombre de vols indiqués pour le moment par Charleroi sur son site s'établit autour de 90 000, ce qui justifie qu'il est important de s'assurer que c'est bien le cas. Le secrétaire d'État doit s'abstenir d'exonérer un aéroport si cela ne se peut pas, sous peine de se voir infliger des amendes par l'Europe.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le système ISA" (n° 9494)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur

verordening 1794/2006 heeft niet automatisch tot gevolg dat er geen luchthavennavigatieheffing zou moeten worden geheven. Overeenkomstig artikel 15 van de verordening mag er geen kruissubsidiëring zijn voor de plaatselijke diensten, maar overeenkomstig artikel 3 van het gemeenschappelijk heffingsstelsel worden de kosten van plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten gefinancierd door de heffing die wordt opgelegd aan gebruikers van luchtvaarnavigatiediensten of door andere inkomsten.

Overeenkomstig artikel 1 van het gemeenschappelijk heffingsstelsel kunnen voor luchthavens met minder dan 50.000 commerciële bewegingen, afwijkingen toegestaan worden. De oorzaak voor de verschillende behandeling van Brussel Nationaal en de regionale luchthavens ligt dus niet bij het niet toepassen van het gemeenschappelijk heffingsstelsel maar wel bij het samenwerkingsakkoord van 1989. Het laten varen van de vrijstelling voor luchthavens met minder dan 50.000 commerciële bewegingen is dus niet noodzakelijk een oplossing voor het probleem.

Ik wil samen met de Gewesten een evenwichtige regeling uitwerken voor de financiering van de plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten op alle Belgische luchthavens. Mijn diensten hebben overigens geen onregelmatigheden vastgesteld in de cijfers die Charleroi doorgeeft. Het structurele tekort van Belgocontrol moet echter rechtgezet worden en dit zal een inspanning vragen van de regionale luchthavens, van Brussel Nationaal en van Belgocontrol zelf.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Het aantal vluchten dat Charleroi momenteel aangeeft op zijn website, ligt rond de 90.000, vandaar dat het belangrijk is om na te gaan of dat effectief het geval is. De staatssecretaris moet vermijden een luchthaven vrij te stellen terwijl dat eigenlijk niet meer kan, anders kunnen er Europese boetes volgen.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ISA-systeem" (nr. 9494)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en

"le contrôle intelligent de la vitesse" (n° 9553)**staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de intelligente snelheidsaanpassing" (nr. 9553)**

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le Conseil Européen de la Sécurité des Transports (CEST) milite depuis plusieurs années pour l'application et l'introduction de l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA). Il s'agit d'une technologie dont les applications, destinées à promouvoir la sécurité routière, sont nombreuses: informer, avertir et réduire efficacement la vitesse. Pour pouvoir bénéficier de ces applications, les voitures devront être équipées d'un GPS, d'un adaptateur automatique de la vitesse et d'un ordinateur de bord.

En outre, le conducteur devra disposer d'informations fiables concernant les vitesses maximums autorisées sur nos routes. À cette fin, les Pays-Bas ont mis au point une banque de données numérique contenant toutes les vitesses maximums permanentes sur toutes les voiries empruntées par des véhicules motorisés. Quant à la France, elle veut également jouer un rôle de pionnier et envisage de concevoir sa propre carte des vitesses maximums.

La Flandre est bien décidée à s'investir dans le développement d'applications ITS comme la carte des vitesses ISA et la gestion dynamique de la circulation routière.

Quelle position le secrétaire d'État adopte-t-il à l'égard d'ISA et quelles initiatives compte-t-il prendre dans l'optique de sa mise en pratique? S'est-il concerté avec les Régions afin de mettre au point une carte des vitesses pour la Belgique?

13.02 Karin Temmerman (sp.a): En 2004, le Parlement a adopté une résolution visant à promouvoir l'application d'ISA et à installer le système ISA dans toutes les voitures du Parlement et des ministres, mais huit ans après, il ne s'est rien ou quasi rien passé. Interrogé à ce sujet, le prédécesseur du secrétaire d'État n'a fourni qu'une réponse vague. J'espère que le secrétaire d'État fournira une réponse plus claire car la vitesse demeure l'une des causes principales des accidents de roulage.

La Commission fédérale pour la Sécurité routière promeut ISA mais laisse également entendre qu'il y a des obstacles. Quels sont-ils et le secrétaire d'État les éliminera-t-il? Peut-on s'attendre à l'introduction généralisée d'ISA?

En effet, dans ce dossier, les autres niveaux de

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De European Transport and Safety Council (ETSC) ijvert reeds jaren voor de toepassing en invoering van *intelligent speed assistance* (ISA) of de intelligente snelheidsaanpassing. Dat is een technologie die diverse toepassingen heeft om de verkeersveiligheid te bevorderen: informeren, waarschuwen en effectief de snelheid beperken. Een auto moet daarvoor uitgerust zijn met een gps, een snelheidsslot en een boordcomputer.

Daarnaast moet er betrouwbare informatie zijn over de geldende maximumsnelheden op onze wegen. Nederland heeft daarvoor een digitale database van alle vaste maximumsnelheden op alle openbare wegen voor gemotoriseerd verkeer ontwikkeld. Ook Frankrijk wil een voortrekkersrol spelen en zal zo'n maximumsnelhedenkaart uittekenen.

Vlaanderen wil zich inzetten voor het ontwikkelen van ITS-toepassingsmogelijkheden zoals onder andere de ISA-snelheidskaart en dynamisch verkeersmanagement.

Wat is het standpunt van de staatssecretaris over ISA en welke initiatieven zal hij hiervoor nemen? Is er overleg met de Gewesten om tot een snelheidskaart voor België te komen?

13.02 Karin Temmerman (sp.a): In 2004 heeft het Parlement een resolutie goedgekeurd om de toepassing van ISA te promoten en om ISA te installeren in de verschillende wagens van het Parlement en van de ministers. Acht jaar later is er weinig of niets gebeurd. Daarnaast gevraagd gaf de voorganger van de staatssecretaris slechts een vaag antwoord. Ik hoop dat de staatssecretaris duidelijker is. Snelheid blijft immers een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen.

De Federale Commissie Verkeersveiligheid promoot ISA, maar laat tegelijk doorschemeren dat er belemmeringen zijn. Welke zijn dit en zal de staatssecretaris ze wegwerken? Kan er een veralgemeende invoering van ISA komen?

Bij dit dossier moeten inderdaad de andere

pouvoir doivent être impliqués au moins pour les cartes des vitesses.

Il ne suffit pas de lancer un projet pilote de plus, il y en a eu assez et il est temps d'agir.

13.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'ETSC considère, à juste titre, qu'ISA peut améliorer la sécurité routière.

De plus, la directive 2010/40/UE impose qu'une carte des vitesses soit opérationnelle. Le délai sera fixé dès que la Commission européenne en aura défini les spécifications techniques. La date butoir semble être 2017. Grâce à la banque de données des signaux routiers, ces informations sont déjà disponibles pour la Région flamande.

La transposition de la directive est assurée par le comité de pilotage placé sous la présidence du SPF Mobilité et Transport et au sein duquel toutes les administrations concernées sont représentées.

Le système ISA peut également être utilisé en tant qu'application STI pour la sécurité routière. Il reste toutefois des obstacles techniques. D'une part, ce type de système n'est pleinement efficace que si tous les véhicules en sont équipés. D'autre part, toutes les routes doivent être pourvues d'une limitation de vitesse identifiable par le système ISA. L'installation d'un système ISA plus performant, semi-ouvert et fermé, implique des frais non négligeables. D'un point de vue politique, une généralisation du système est impossible pendant cette législature. Cette initiative doit être prise au niveau européen. À l'heure actuelle, seules les variantes ouvertes semblent envisageables.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le cadre européen est, en effet, essentiel pour l'application généralisée du système à tous les véhicules. Il s'agit d'un objectif à long terme.

Il existe également une série d'opportunités que le secrétaire d'État évoque avec prudence, comme les cartes des vitesses. Si ces cartes étaient aussi claires à Bruxelles et en Wallonie, le système pourrait déjà faire l'objet d'une promotion, par exemple auprès du transport commercial. De même, un système ISA fermé pourrait être imaginé pour les contrevenants aux limitations de vitesse récidivistes. Au cours de l'actuelle législature, des initiatives concrètes devraient être prises.

13.05 Karin Temmerman (sp.a): D'après le secrétaire d'État, différentes initiatives peuvent être prises. Toutefois, certaines l'ont déjà été comme

beleidsniveaus worden betrokken, zeker voor de snelheidskaarten.

Een proefproject zal niet volstaan. Er zijn er al veel geweest, het is nu tijd voor actie.

13.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De ETSC stelt terecht dat ISA de verkeersveiligheid kan bevorderen.

Ook in het kader van de richtlijn 2010/40/EU is het noodzakelijk dat een snelheidskaart operationeel wordt. De termijn hiervoor wordt bepaald nadat de Europese Commissie de technische specificaties heeft vastgelegd. De uiterste datum lijkt 2017. Via de verkeersbordendatabank zijn deze gegevens al beschikbaar voor het Vlaams Gewest.

De omzetting van de richtlijn verloopt via de stuurgroep onder het voorzitterschap van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarin alle betrokken overheden vertegenwoordigd zijn.

ISA kan ook ingeschakeld worden als ITS-toepassing voor verkeersveiligheid en beveiliging. Er blijven echter technische belemmeringen. Enerzijds rendeert een dergelijk systeem pas ten volle als alle voertuigen ermee zijn uitgerust, anderzijds moet iedere weg zijn uitgerust met een voor het ISA-systeem ontvankelijke snelheidslimiet. Financieel brengt het installeren van het meer performante ISA-systeem, halfopen en gesloten, een belangrijke kostprijs met zich mee. Politiek is een veralgemeende invoering binnen deze regeerperiode onmogelijk. Dat moet op Europees niveau gebeuren. Maatschappelijk kan op dit moment enkel voldoende draagkracht voor de open varianten worden aangetoond.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het Europese kader is inderdaad essentieel voor een veralgemeende toepassing van het systeem in alle voertuigen. Dat is langetermijndenken.

Er is echter ook een aantal opportuniteiten waar de staatssecretaris voorzichtiger over spreekt, zoals de snelheidskaarten. Als die kaarten ook in Brussel en Wallonië klaar zouden zijn, zou het systeem nu al gepromoot kunnen worden, bijvoorbeeld bij het commerciële vervoer. Ook bij recidiverende snelheidsovertreders kan men aan een gesloten ISA-systeem denken. Tijdens de huidige regeerperiode zouden concrete stappen gezet moeten kunnen worden.

13.05 Karin Temmerman (sp.a): Volgens de staatssecretaris kunnen er verschillende initiatieven genomen worden. Maar die zijn er al geweest,

celle que j'ai prise personnellement en 2003 au niveau local. Plusieurs pays, notamment les Pays-Bas, s'y sont déjà mis. Chez nous, tout le monde est d'accord, mais pratiquement rien ne se passe. Sans carte des vitesses, rien ne pourra être mis en œuvre. J'espère que le secrétaire d'État pourra, en synergie avec ses collègues des autres départements, s'attaquer rapidement au problème.

L'incident est clos.

14 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la rectification concernant la visibilité des marques d'immatriculation de véhicules" (n° 9500)

14.01 Anthony Dufrane (PS): En mai dernier, j'avais interrogé votre prédécesseur concernant le retrait, dans l'arrêté royal réglant la matière, du paragraphe concernant la lisibilité des plaques d'immatriculation. Celui-ci m'avait répondu qu'il s'agissait d'une erreur de retranscription d'une circulaire européenne. Or, la rectification n'aurait pas encore été effectuée à ce jour.

Où en sommes-nous dans la rectification de cette erreur?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Un projet modificatif rattrapant cet oubli est actuellement soumis à la signature du Roi. Il entre dans mes intentions d'imposer un changement de plaque d'immatriculation lors de chaque changement de véhicule afin de maintenir en permanence un parc de véhicules disposant de plaques d'immatriculation récentes.

14.03 Anthony Dufrane (PS): Il y a quelques mois, la situation a ouvert la voie à des recours exercés par des contrevenants pour faire sauter leur procès-verbal. Je pense que le Roi veillera à signer le projet le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

15 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la Direction générale du Transport aérien" (n° 9515)

bijvoorbeeld het plaatselijk initiatief dat ik zelf in 2003 heb genomen. In verschillende landen, maar vooral in Nederland, zijn er initiatieven genomen. Iedereen is het erover eens, maar er gebeurt zo weinig. Dat kan ook niet als er niet eens een snelheidskaart is. Ik hoop dat de staatssecretaris, samen met zijn collega's op andere departementen, een initiatief kan nemen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wijziging inzake de zichtbaarheid van de nummerplaten van voertuigen" (nr. 9500)

14.01 Anthony Dufrane (PS): In mei jongstleden heb ik uw voorganger ondervraagd over de intrekking van het lid met betrekking tot de leesbaarheid van de nummerplaten in het desbetreffende koninklijk besluit. Hij heeft me toen geantwoord dat het om een vergissing ging bij de omzetting van een Europese omzendbrief. Tot op heden zou die vergissing echter nog niet zijn rechtgezet.

Hoe staat het met de rechtzetting van die fout?

14.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Een ontwerp tot wijziging waarin die vergetelheid wordt rechtgezet, is ter ondertekening aan de Koning voorgelegd. Ik ben van plan iedereen te verplichten bij de aankoop van een ander voertuig een nieuwe nummerplaat aan te schaffen. Zo zullen alle voertuigen met recente nummerplaten zijn uitgerust.

14.03 Anthony Dufrane (PS): Enkele maanden geleden hebben overtreders van die situatie gebruik gemaakt om beroep aan te tekenen en zo hun proces-verbaal nietig te laten verklaren. Ik denk dat de Koning niet zal nalaten dat ontwerp zo snel mogelijk te ondertekenen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Directoraat-generaal Luchtvaart" (nr. 9515)

15.01 David Geerts (sp.a): Le fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien pose problème depuis un bon moment déjà, notamment en ce qui concerne la rotation des contrôles. Les *Safety Assessments of Foreign Airplanes* ont été soumis à un audit. Quels en sont les résultats? Qu'en est-il du fonctionnement de la DG du Transport aérien et de la rotation des contrôles?

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Plusieurs actions ont été initiées en accord avec les organisations syndicales en ce qui concerne le fonctionnement de la DG du Transport aérien, comme le *benchmarking* du fonctionnement avec sept autres États membres européens et un atelier consacré à l'interprétation des directives de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). À cela s'ajoutent plusieurs initiatives en matière de communication, l'organisation de quatre réunions par an du comité de concertation de base et une concertation mensuelle entre les organisations syndicales et la DG.

Je remets à la commission le rapport final de l'audit. Selon l'AESA, la Belgique figure au rang des pays ne faisant l'objet que d'un nombre minimum de remarques. Le rapport ne comportait en fait que deux observations et nous y avons rapidement remédié.

Les contrôleurs de la direction des comptes d'entreprise et l'inspecteur de la direction de l'inspection aéronautique ne sont pas investis des mêmes missions. Le système de rotation a été mis en place à l'intention des contrôleurs, qui travaillent généralement auprès d'une entreprise spécifique. Grâce au système de rotation, ils peuvent accumuler des connaissances et de l'expérience en différents endroits. Des aménagements feront l'objet d'une concertation avec les syndicats.

Les inspecteurs du service d'inspection ne sont pas chargés du contrôle d'entreprises spécifiques et ne sont donc pas inclus dans le système de rotation. Une rotation est par contre prévue pour les inspecteurs de la sûreté aéronautique.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16 h 15.

15.01 David Geerts (sp.a): Er zijn al een hele tijd problemen met de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart, met name met de rotatie van de controles. Ondertussen is er een audit geweest van de *Safety Assessments of Foreign Airplanes*. Wat waren de bevindingen hiervan? Hoe is het gesteld met de werking van het DG Luchtvaart en de rotatie van de controles?

15.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Samen met de vakorganisaties werd een aantal acties opgezet in verband met de werking van het DG Luchtvaart, zoals een benchmarking van de werking met zeven andere Europese lidstaten en een workshop over de interpretatie van de voorschriften van de European Aviation Safety Agency (EASA). Daarnaast zijn er enkele communicatie-initiatieven, de organisatie van vier vergaderingen per jaar van het basisoverlegcomité en een maandelijks overleg tussen de vakorganisaties en het DG.

Ik overhandig de commissie het eindrapport van de audit. Volgens de EASA is België bij de landen met het kleinste aantal aanmerkingen. Er waren maar twee bemerkingen in het rapport, die we snel hebben verholpen.

De controleurs van de directie Bedrijfsrekeningen en de inspecteur van de directie Luchtvaartinspectie hebben niet dezelfde taken. Het rotatiesysteem werd in het leven geroepen voor de controleurs, die doorgaans bij een specifieke onderneming werken. Dankzij de rotatie kunnen zij kennis en ervaring opdoen op verschillende plaatsen. Bijsturingen zullen met de vakbonden worden besproken.

De inspecteurs van de dienst Inspectie zijn niet belast met de controle van specifieke maatschappijen en worden dus niet opgenomen in het rotatiesysteem. Voor de inspecteurs inzake luchtvaartbeveiliging zijn er dan weer wel rotaties.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.15 uur.