



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

21-11-2012

Matin

Woensdag

21-11-2012

Voormiddag

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 beigegekleurd 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

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 règlement européen sur l'approche équilibrée" (n° 13731)

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

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 routes aériennes vers l'aéroport de Gosselies" (n° 13732)

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

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 aérienne et les pressions sur les pilotes dans certaines compagnies aériennes" (n° 13733)

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

Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 situation de Belgocontrol" (n° 13804)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 situation de Belgocontrol" (n° 14181)

Orateurs: **Thérèse Snoy et d'Oppuers,**

INHOUD

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 Europese verordening betreffende de evenwichtige aanpak" (nr. 13731)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 luchtroutes naar de luchthaven van Gosselies" (nr. 13732)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 veiligheid van het luchtverkeer en de druk die sommige luchtvaartmaatschappijen op hun piloten uitoefenen" (nr. 13733)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 toestand van Belgocontrol" (nr. 13804)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 situatie van Belgocontrol" (nr. 14181)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers,**

Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet,
secrétaire d'État à l'Environnement, à
l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes
institutionnelles

Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet,
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie,
Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	8	Samengevoegde vragen van	8
- 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 "l'adaptation tarifaire de Belgocontrol" (n° 13758)	8	- 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 tariefaanpassing van Belgocontrol" (nr. 13758)	8
- 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 "l'adaptation tarifaire de Belgocontrol" (n° 14184)	8	- 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 tariefaanpassing van Belgocontrol" (nr. 14184)	8
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Tanguy Veys, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
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 routes aériennes" (n° 13793)	11	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 vliegroutes" (nr. 13793)	11
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Question de M. Franco Seminara 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 permis de conduire électronique" (n° 13847)	13	Vraag van de heer Franco Seminara 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 elektronische rijbewijs" (nr. 13847)	13
<i>Orateurs:</i> Franco Seminara, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Franco Seminara, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Question de 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 "l'absence de cadres linguistiques chez Belgocontrol" (n° 14185)	14	Vraag van 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 "het gebrek aan taalkaders bij Belgocontrol" (nr. 14185)	14
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	

Question de 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 "l'enquête de la Direction générale Transport aérien au sujet de la "prouesse" de Tom Waes" (n° 14186)	16	Vraag van 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 "het onderzoek van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar de stunt van Tomtesterom" (nr. 14186)	16
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd" (n° 14180)	17	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs" (nr. 14180)	17
- 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 "la formation continuée et l'aptitude professionnelle des titulaires des permis C et D" (n° 14188)	17	- 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 nascholing en vakbekwaamheid van de houders van rijbewijzen C en D" (nr. 14188)	17
<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Bert Wollants, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Bert Wollants, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 longueur des délais d'attente pour l'immatriculation de véhicules utilitaires" (n° 13409)	18	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 lange wachttijden voor de inschrijving van bedrijfsvoertuigen" (nr. 13409)	18
- Mme Bercy Slegers 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 longues files d'attente aux guichets des antennes de la DIV" (n° 13707)	18	- mevrouw Bercy Slegers 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 lange wachttijden in antennebureaus van de DIV" (nr. 13707)	18
<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	

Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- Mme Daphné Dumery 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 passage à niveau à la Duinenwaterzwembad à Knokke-Heist" (n° 13682)	19	- mevrouw Daphné Dumery 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 spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 13682)	19
- Mme Daphné Dumery au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le passage à niveau à la Duinenwaterzwembad à Knokke-Heist" (n° 13683)	19	- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 13683)	19
- 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 "le passage à niveau à la piscine Duinenwater à Knokke-Heist" (n° 14187)	20	- 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 spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 14187)	20
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Daphné Dumery, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Daphné Dumery, 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 contrôle d'alcoolémie après un accident de la circulation" (n° 13774)	21	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 "alcoholcontrole na een verkeersongeval" (nr. 13774)	21
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, 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 "la lutte contre l'utilisation de véhicules non assurés et dépourvus de certificat de contrôle technique" (n° 13839)	23	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 "de aanpak van onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen" (nr. 13839)	23
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- 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	24	- 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	24

institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "une distinction légale claire entre les tracteurs agricoles et les camions malaxeurs de béton" (n° 13864)

- 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 "la concurrence déloyale dans le secteur des tracteurs agricoles et des voitures de golf" (n° 13883)

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

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 "l'identification du conducteur" (n° 13902)

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

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 forum shopping en cas de déchéance avec preuves" (n° 13905)

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

Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 du gaz naturel comme carburant pour véhicule" (n° 14012)

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

Questions jointes 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

Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een duidelijke wettelijke afbakening tussen landbouwtractoren en betonmixers" (nr. 13864)

- 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 "de oneerlijke concurrentie van de landbouwtractoren en golfkarretjes" (nr. 13883)

Sprekers: **David Geerts, Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 "de identificatie van de bestuurder" (nr. 13902)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 "'forum shopping' in geval van verval met proeven" (nr. 13905)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 aardgas als brandstof voor voertuigen" (nr. 14012)

Sprekers: **Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen 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,

"les moyens de contourner le retrait du permis de conduire" (n° 14041)

toegevoegd aan de eerste minister, over "het omzeilen van een ingetrokken rijbewijs" (nr. 14041)

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Justice sur "la possibilité d'obtenir un duplicata lors d'un retrait de permis de conduire" (n° 14048)

30

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Justitie over "de mogelijkheid tot het ontvangen van een duplicaat van een ingetrokken rijbewijs" (nr. 14048)

30

- 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 contrôle des automobilistes qui continuent de circuler alors qu'ils ont fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire" (n° 14175)

30

- 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 "de controle van het rijden spijs verval" (nr. 14175)

30

- Mme Isabelle Emmery 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 automobilistes roulant sans permis de conduire" (n° 14176)

31

- mevrouw Isabelle Emmery 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 "autobestuurders zonder rijbewijs" (nr. 14176)

31

- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 retrait de permis de conduire" (n° 14182)

31

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 intrekken van rijbewijzen" (nr. 14182)

31

Orateurs: Daphné Dumery, Jef Van den Bergh, Isabelle Emmery, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Sprekers: Daphné Dumery, Jef Van den Bergh, Isabelle Emmery, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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

du

MERCREDI 21 NOVEMBRE 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 NOVEMBER 2012

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 21 sous la présidence de M. Bert Wollants.

De openbare vergadering wordt geopend om 10.21 uur en voorgezeten door de heer Bert Wollants.

01 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 règlement européen sur l'approche équilibrée" (n° 13731)

01 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 Europese verordening betreffende de evenwichtige aanpak" (nr. 13731)

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Le nouveau paquet législatif relatif aux aéroports transmis par la Commission européenne au Parlement européen vise à harmoniser les procédures à engager dans les États membres pour lutter contre le bruit des avions, instaurer des dispositifs de consultation des populations et améliorer l'efficacité des règles en vigueur. Derrière cela, il y a aussi la volonté de protéger les intérêts économiques du secteur aérien et de réduire les incertitudes liées à certaines exigences environnementales.

01.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Het nieuwe luchthavenpakket dat de Europese Commissie heeft overgezonden naar het Europese Parlement, strekt ertoe de procedures voor geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens te harmoniseren, procedures voor de raadpleging van de belanghebbenden in te stellen en de huidige regelgeving efficiënter te maken. De achterliggende bedoeling is de economische belangen van de luchtvaartsector te beschermen en de onzekerheid in verband met bepaalde milieueisen te verminderen.

Le groupe des Verts estime que les intérêts de la santé publique ne sont pas suffisamment protégés.

De fractie van de groenen vindt dat het volksgezondheidsbelang niet voldoende wordt beschermd.

Quelle est la position de la Belgique dans ce dossier? Comment allez-vous protéger le principe du *stand still*, qui prévoit que la protection de l'environnement ne peut être affaiblie et tenir compte des recommandations de l'OMS sur la protection contre le bruit? Comment allez-vous défendre le principe du pollueur-payeur? Comment allez-vous protéger la capacité des autorités

Welk standpunt neemt België in dat dossier in? Hoe zal u het standstillprincipe beschermen, dat inhoudt dat de milieuzorg niet mag worden afgezwakt en dat er rekening moet worden gehouden met de aanbevelingen van de WHO inzake de bescherming tegen geluidsoverlast? Hoe zal u het vervuiler-betaalt-principe verdedigen? Hoe zal u de bevoegdheid van de nationale of regionale

compétentes nationales ou régionales à fixer des normes de bruit au moyen des indicateurs les plus appropriés?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Le nouveau paquet législatif est centré sur les opérations aéroportuaires et abroge la directive 2002/30 du 26 mars 2002. Il inclut des règles fixant des limites de niveau sonore à proximité de l'aéroport.

L'objectif est de garantir un équilibre adéquat entre les intérêts des citoyens concernés et les autres intérêts en jeu et de tenir compte des répercussions sur les capacités du réseau aérien, dans la lignée de l'approche équilibrée adoptée par l'OACI.

Une telle approche consiste à viser le meilleur rapport coût-efficacité et à ne pas introduire de restrictions d'exploitation relatives au bruit sauf si l'autorité est en mesure de déterminer l'existence de nuisances sonores et s'il est établi qu'une restriction d'exploitation constitue un moyen efficient de traiter ce problème.

La position belge dans ce dossier a été établie sur la base des points d'accord entre les trois Régions et la Direction générale du transport aérien. Je me suis assuré que le principe du maintien du *stand still* soit spécifiquement ajouté au projet de règlement et que le critère de la protection de la santé des riverains soit maintenu dans la méthode d'analyse coût-efficacité.

La fixation des normes de bruit au sol reste une compétence régionale.

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, mon objectif est la mise en œuvre des accords de gouvernement du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): La Belgique va devoir se battre pour maintenir la possibilité d'établir des normes de bruit au niveau régional.

Si la proposition était adoptée par le Parlement européen, la Commission pourrait annuler les mesures de limitation du bruit à la source décidées par les aéroports ou par leurs autorités de tutelle.

bevoegde autoriteiten om geluidsnormen met behulp van de meest adequate indicatoren vast te stellen, vrijwaren?

01.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Het nieuwe wetgevende pakket is gericht op de luchthavenactiviteiten en heft richtlijn nr. 2002/30 van 26 maart 2002 op. Het bevat regels tot vaststelling van geluidslimieten in de buurt van luchthavens.

Het is de bedoeling ervoor te zorgen dat er een gepast evenwicht wordt bewaard tussen de belangen van de betrokken burgers en de andere belangen die in het geding zijn en dat er rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de capaciteit van het luchtruim, dit alles in lijn met de evenwichtige aanpak door de ICAO.

Een dergelijke aanpak bestaat erin te streven naar de beste kosten-batenverhouding en geen geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen in te voeren, tenzij de overheid het bestaan van geluidsoverlast kan vaststellen en als vaststaat dat een exploitatiebeperking een efficiënte manier is om het probleem op te lossen.

België heeft met betrekking tot dit dossier zijn standpunt bepaald op basis van de punten waarover overeenstemming bestond tussen de drie Gewesten en het Directoraat-generaal Luchtvaart. Ik heb mij ervan vergewist dat het principe van het behoud van de standstill in het ontwerp van verordening wordt opgenomen en dat het criterium van de bescherming van de gezondheid van de omwonenden in de methodiek van de kosten-batenanalyse gehandhaafd blijft.

De Gewesten blijven bevoegd voor de normen met betrekking tot het geluid op de grond.

Wat Brussels Airport betreft, is het mijn bedoeling de regeerakkoorden van 19 december 2008 en van 26 februari 2010 uit te voeren.

01.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): België zal zich moeten weren om de geluidsnormen op gewestelijk niveau te mogen blijven vaststellen.

Indien het Europees Parlement het voorstel aanneemt, zou de Commissie maatregelen die door de luchthavens of door hun toezichhoudende overheid werden uitgevaardigd teneinde de geluidsoverlast aan de bron te beperken, kunnen vernietigen.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 routes aériennes vers l'aéroport de Gosselies" (n° 13732)

02.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Les habitants des villages situés au nord-est de l'aéroport de Gosselies se plaignent d'un survol de plus en plus important. Si les normes de bruit sont une matière régionale, les routes aériennes relèvent de la compétence fédérale.

Quelles règles sont-elles appliquées pour l'approche de Gosselies? Y a-t-il eu des concertations avec la Région wallonne, les provinces et communes concernées pour un plan de routes aériennes qui minimise les nuisances?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Les règles et les procédures d'approche des aéroports, élaborées par la DGTA et appliquées par Belgocontrol, sont publiées dans la documentation aéronautique AIP.

L'orientation et la force du vent déterminent le choix de la piste. À Gosselies, les vents dominants proviennent du sud-ouest. Les procédures prévoient dès lors une utilisation systématique de la piste 25 avec des limites de vent latéral et de vent arrière. L'approche se fait donc par l'est-nord-est.

L'établissement d'un plan de réduction des nuisances, en concertation avec les communes concernées, revient à la Région wallonne, compétente en matière environnementale. La SOWAER peut vous donner plus de précisions techniques.

02.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Indépendamment des trajectoires suivies, la hauteur à laquelle les villages sont survolés pose problème.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 aérienne et les

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 luchtroutes naar de luchthaven van Gosselies" (nr. 13732)

02.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): De bewoners van de dorpen ten noord-oosten van de luchthaven van Gosselies klagen over het toenemende aantal overvluchten. De geluidsnormen zijn een gewestbevoegdheid, maar de vliegroutes ressorteren onder het federale beleidsniveau.

Welke regels gelden er voor het aanvliegen op de luchthaven van Gosselies? Werd er met het Waals Gewest en de betrokken provincies en gemeenten overlegd over een vliegrouteplan waarbij de geluidshinder tot een minimum wordt beperkt?

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): De regels en procedures inzake het aanvliegen van luchthavens, die door het DGLV zijn opgesteld en door Belgocontrol worden toegepast, worden bekendgemaakt in de luchtvaartinformatie AIP.

De windrichting en -kracht bepalen welke piste er wordt gebruikt. In Gosselies waait de wind hoofdzakelijk uit het zuidwesten. De procedures voorzien derhalve in een systematisch gebruik van piste 25, met zij- en rugwindlimieten. De piste wordt dus aangevlogen vanuit het oosten-noordoosten.

Het opstellen van een plan om de geluidshinder te verminderen, in overleg met de betrokken gemeenten, is een opdracht van het Waalse Gewest, dat bevoegd is voor milieuaangelegenheden. De SOWAER kan u meer technische informatie verschaffen.

02.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Het overvliegen van dorpen op geringe hoogte doet problemen rijzen, ongeacht de vliegroute die wordt gevolgd.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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

pressions sur les pilotes dans certaines compagnies aériennes" (n° 13733)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): En août dernier, la presse avait évoqué les pressions exercées sur les pilotes de Ryanair pour qu'ils économisent le carburant et sur les inspecteurs au sol pour qu'ils fassent leur travail dans des temps records.

Or, la compagnie a dû, à plusieurs reprises, demander des atterrissages en urgence en Espagne. Il semble que cela n'ait pas eu lieu en Belgique. Pouvez-vous le confirmer? Si de telles pratiques ont eu lieu, ont-elles été sanctionnées? Pouvez-vous me garantir que le contrôle des avions est effectué en disposant du temps et des moyens nécessaires?

Récemment, des pilotes se sont aussi exprimés négativement sur la proposition de l'AESA relative à une nouvelle limitation des temps de vol, qui demanderait plus de flexibilité aux pilotes et de plus longues prestations de nuit. Quelle est la position de la Belgique à ce sujet? Où en est la procédure d'adoption de ce texte par la Commission européenne?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Il est exact que le temps d'escale est très court chez Ryanair (20 minutes) pour les inspections SAFA mais il suffit à couvrir la *check-list* de contrôle.

Cette année, treize inspections SAFA ont été effectuées sur les avions Ryanair par la DGTA. Aucun écart majeur n'a été détecté. Ryanair est sous la surveillance des autorités irlandaises et nous ne savons pas si les pilotes sont mis sous pression.

Belgocontrol peut nous dire si des atterrissages en urgence ont été demandés. En outre, l'urgence n'est pas nécessairement liée au carburant.

Le personnel dispose du temps nécessaire pour rester vigilant pendant ses prestations. La proposition de règlement de l'EASA est acceptable et même, sur divers points, plus restrictive que le règlement actuel. L'EASA a transmis sa proposition à la Commission, qui fera une proposition. Elle sera ensuite soumise à la comitologie.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

minister, over "de veiligheid van het luchtverkeer en de druk die sommige luchtvaartmaatschappijen op hun piloten uitoefenen" (nr. 13733)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Volgens persberichten in augustus van dit jaar, worden de piloten van Ryanair onder druk gezet om brandstof te besparen en moet het personeel dat verantwoordelijk is voor de grondinspecties die in een ijltempo uitvoeren.

Ryanair heeft in Spanje al meermaals toestemming gevraagd om een noodlanding te maken. In ons land zou dat vooralsnog nog niet het geval zijn geweest. Kunt u dat bevestigen? Werden er inderdaad dergelijke praktijken vastgesteld? Volgden er straffen? Kunt u bevestigen dat voor de vliegtuiginspecties de nodige tijd en middelen worden uitgetrokken?

Onlangs nog toonden de piloten zich weinig opgetogen over het voorstel van het EASA inzake een nieuwe beperking van de vliegtijden, waardoor van de piloten meer flexibiliteit en langere nachtprestaties zouden worden geëist. Welk standpunt neemt ons land daarover in? Hoe staat het met de goedkeuringsprocedure van die tekst door de Europese Commissie?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Het klopt dat bij Ryanair de omlooptijd (20 minuten) bijzonder kort is voor een SAFA-inspectie, maar toch voldoende lang om de controlechecklist af te werken.

Dit jaar voerde het DGLV dertien SAFA-inspecties uit op Ryanair-vliegtuigen. Er werden geen grote onregelmatigheden vastgesteld. Ryanair staat onder het toezicht van de Ierse autoriteiten en het is ons niet bekend of de piloten onder druk worden gezet.

Belgocontrol kan ons meedelen of en hoe vaak er toestemming voor een noodlanding werd gevraagd. Bovendien is een noodlanding niet altijd het gevolg van een brandstoftekort.

Het personeel beschikt over genoeg tijd om zijn taken met de nodige waakzaamheid uit te voeren. De door EASA voorgestelde vlieg- en rusttijden zijn aanvaardbaar en zijn op een aantal punten zelfs strenger dan de huidige regels. EASA heeft zijn advies overgezonden aan de Commissie, die een voorstel zal doen. Dat voorstel zal vervolgens via de comitologie behandeld worden.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen):
Votre réponse ne me rassure guère. Ryanair pratique sur les travailleurs des pressions dont découle un problème de protection sociale, qui influence la sécurité. Mais cela peut aussi être le cas ailleurs. Il faut rester vigilant!

La seule chose à faire, ce sont des contrôles plus fréquents de la DGTA.

Nous suivrons attentivement le dossier à l'EASA.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 situation de Belgocontrol" (n° 13804)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 situation de Belgocontrol" (n° 14181)

04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen):
Belgocontrol a été mis sur la sellette ces derniers temps. L'accord de gouvernement annonçait une réforme de l'entreprise et la volonté de lui faire retrouver l'équilibre financier.

Belgocontrol sous-facture les contrôles d'approche en vertu d'un accord de coopération de 1989. Or, les règles européennes ne lui permettent plus de compenser ce manque à gagner en surfacturant les contrôles en route.

Avez-vous conclu un nouveau contrat de gestion avec Belgocontrol? Le conseil d'administration a-t-il été renouvelé depuis la fin de son mandat en novembre 2010? Qu'avez-vous décidé pour ramener l'équilibre financier dans l'entreprise publique? Avez-vous envisagé une modification des redevances d'atterrissage et de décollage ou des redevances "en route"?

Y a-t-il moins de contrôleurs? Qu'en est-il de la

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen):
Uw antwoord stelt me geenszins gerust. Ryanair zet zijn werknemers onder druk – waaruit een gebrekkige sociale bescherming blijkt – en dat heeft gevolgen voor de veiligheid. Dezelfde problemen kunnen ook elders voorkomen. We moeten waakzaam blijven!

Het enige wat er kan worden gedaan, is het aantal controles door het DGLV op te voeren.

We zullen de behandeling van het dossier door EASA aandachtig volgen.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 toestand van Belgocontrol" (nr. 13804)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 situatie van Belgocontrol" (nr. 14181)

04.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen):
Belgocontrol ligt de jongste tijd onder vuur. In het regeerakkoord werd een hervorming van de onderneming in het vooruitzicht gesteld en werd afgesproken dat er opnieuw voor een financieel evenwicht zou worden gezorgd.

Krachtens een samenwerkingsakkoord van 1989 rekent Belgocontrol voor de naderingsverkeersleiding te weinig aan. Gelet op de Europese regels mag Belgocontrol die gederfde inkomsten echter niet compenseren door hogere vergoedingen te vragen voor de en-routeverkeersleiding.

Hebt u een nieuw beheerscontract gesloten met Belgocontrol? Werd de raad van bestuur, waarvan het mandaat in november 2010 afliep, vernieuwd? Welke beslissingen hebt u genomen om dat overheidsbedrijf opnieuw break-even te laten draaien? Hebt u overwogen de vergoedingen voor de dienstverlening bij het landen en opstijgen en voor de en-routedienstverlening te wijzigen?

Zijn er minder controleurs? Hoe ver staat het met

formation de nouveaux contrôleurs? Ceux-ci s'inquiètent des conséquences d'une diminution de personnel sur la sécurité aérienne. Les systèmes informatiques installés en 2009 donnent-ils satisfaction? Où en est l'intégration au projet FABEC intensifiant la coopération dans le contrôle aérien entre six pays européens?

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les comptes annuels de Belgocontrol présentent depuis des années un résultat négatif dû entre autres au fait que Belgocontrol offre ses services gratuitement aux aéroports régionaux, ce à quoi elle est tenue conformément à l'accord de coopération de 1989. Or sans garantie de l'État, Belgocontrol ne trouverait plus aucune banque acceptant de lui accorder un crédit.

Le secrétaire d'État confirme-t-il que Belgocontrol sera confrontée à une situation financière délicate et risquera même la faillite d'ici au printemps 2013 si la politique gouvernementale reste inchangée? Pourquoi le gouvernement ne peut-il pas donner de garantie de l'État pour un crédit à Belgocontrol? Quelles initiatives gouvernementales sont envisageables ou ont déjà été prises? Quand la concertation avec les Régions au sujet de la révision de l'accord de coopération de 1989 sera-t-elle entamée? Quelles seraient les répercussions pour notre économie si Belgocontrol ne pouvait plus honorer ses obligations financières? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas encore pris de décision concernant un nouveau contrat de gestion? Cette situation n'est-elle pas de nature à nuire aux intérêts de Belgocontrol et aux intérêts de notre pays? Quelles répercussions, aussi bien en termes financiers qu'en termes de personnel, devraient entraîner les négociations en cours pour FABEC?

04.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La loi du 21 mars 1991 confirme que la faillite d'une entreprise publique autonome est exclue. Le troisième contrat de gestion de Belgocontrol devra intégrer une solution structurelle aux problèmes de financement de l'entreprise. Ce contrat pourra être signé à l'issue de la nomination du nouveau conseil d'administration.

Dans la phase de développement actuelle du projet FABEC, il n'est pas encore possible de déterminer quelles mesures auront une incidence sur les finances et le personnel.

(*En français*) La situation de Belgocontrol est déficitaire en raison d'une réglementation européenne qui interdit les subventions croisées,

de l'opération de nouveaux contrôleurs? Er leeft bij hen ongerustheid over de gevolgen die de inkrimping van het personeelsbestand zal hebben voor de luchtverkeersveiligheid. Is men tevreden over de in 2009 geïnstalleerde ICT-systemen? Hoe ver is de integratie in het FABEC-project gevorderd, waarmee de samenwerking tussen zes Europese landen op het stuk van de luchtverkeersleiding zal worden versterkt?

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De jaarrekening van Belgocontrol vertoont al jaren een negatief resultaat. Aan de oorzaak daarvan ligt onder meer de gratis dienstverlening op de regionale luchthavens, waartoe Belgocontrol verplicht wordt via het samenwerkingsakkoord van 1989. Het bedrijf zou zonder staatsgarantie geen banken meer vinden die een lening willen toestaan.

Kan de staatssecretaris bevestigen dat Belgocontrol zonder gewijzigd overheidsbeleid tegen het voorjaar van 2013 in slechte papieren komt en eventueel op een faillissement afstevent? Waarom kan de regering geen staatsgarantie geven voor een lening aan Belgocontrol? Welke regeringsinitiatieven zijn mogelijk of werden al genomen? Wanneer wordt het overleg met de Gewesten opgestart over de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989? Wat zou de impact zijn voor onze economie indien Belgocontrol zijn financiële verplichtingen niet meer zou kunnen nakomen? Waarom heeft de regering nog geen beslissing genomen over een nieuw beheerscontract? Worden de belangen van Belgocontrol en ons land daardoor niet geschaad? Welke impact wordt verwacht, op financieel vlak en qua personeel, als gevolg van de lopende onderhandelingen voor FABEC?

04.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De wet van 21 maart 1991 bevestigt dat een faillissement van een autonoom overheidsbedrijf uitgesloten is. Ik wil de structurele oplossing voor de financieringsproblematiek van Belgocontrol uitwerken in het derde beheerscontract van de onderneming. Dat kunnen we ondertekenen als de nieuwe raad van bestuur benoemd is.

Het is nog niet mogelijk om de maatregelen die een impact hebben op de financiën en het personeel, te bepalen in de huidige stand van zaken van het project-FABEC.

(*Frans*) Het tekort bij Belgocontrol is ontstaan doordat Europa een verbod heeft ingesteld op kruissubsidiëringen, d.w.z. het compenseren van de

c'est-à-dire la compensation des pertes du contrôle d'approche et au sol par les bénéfices du trafic "en route".

Un contrat de gestion sera conclu avec les nouveaux dirigeants de Belgocontrol dès que le gouvernement aura renouvelé les structures dirigeantes de la société. Il donnera une meilleure position à Belgocontrol sur la scène internationale et accroîtra sa compétitivité.

Une note de synthèse sur la situation financière de l'entreprise a été soumise à l'examen du groupe de travail Politique aéroportuaire. Elle suggère d'augmenter la rentabilité du trafic "en route" par un meilleur taux bénéficiaire, de revoir la tarification des redevances terminal à Bruxelles-National – qui n'ont plus été augmentées depuis 2003 – et d'appliquer la même tarification à tous les aéroports du pays, de faire contribuer les entités fédérées à hauteur des coûts réels de Belgocontrol dans les aéroports régionaux, de réduire les coûts et de récupérer les prestations de vols exonérés.

Entre le 31 mars 2010 et le 31 mars 2012, le nombre de contrôleurs aériens est passé de 298 à 272. Huit aspirants contrôleurs aériens seront opérationnels en juin 2013.

Le management anticipe et réagit à temps aux mouvements dans l'effectif pour ne pas hypothéquer la continuité du service ou la sécurité. Les mouvements du personnel feront l'objet d'un suivi scrupuleux. Les conséquences des récentes réformes des pensions devront être évaluées constamment.

La direction a toujours accordé la plus grande attention à la sécurité. Les allégations selon lesquelles le nombre croissant d'incidents était dû à un manque de personnel ont été démenties, arguments à l'appui. Le nombre d'incidents sérieux était de 16 en 2009, de 9 en 2010 et en 2011 et de 7 en 2012. Depuis le déploiement de la technologie CANAC 2 en 2009, des corrections et améliorations ont été apportées au logiciel et à son paramétrage.

Un programme d'amélioration du comportement du système dans des situations météorologiques extrêmes est en cours de développement.

Des séances d'entraînement et de révision des procédures ont eu lieu et seront poursuivies. Le système arrive à maturité. Les contrôleurs se sont forgé l'expérience nécessaire pour mener à bien leurs tâches avec le plus haut niveau de sécurité.

verliezen die zijn ontstaan bij de controles op het naderings- en grondverkeer door middel van de winsten die worden gehaald uit de controles op het 'en route'-verkeer.

Zodra de regering de leidinggevende structuur van Belgocontrol heeft vernieuwd, zal er een beheerscontract worden gesloten met de nieuwe bestuurders. Een en ander zal de positie van Belgocontrol op de internationale markt versterken en zijn concurrentievermogen doen toenemen.

Er werd een synthesesnota over de financiële toestand van het bedrijf voorgelegd aan de werkgroep Luchthavenbeleid. In die nota wordt voorgesteld het 'en route'-verkeer rendabeler te maken door een betere winstvoet, de 'terminal charges'-tarifiering voor Brussel-Nationaal – die sinds 2003 ongewijzigd is – te herzien en voor alle luchthavens van het land dezelfde tarifiering toe te passen, de deelgebieden in functie van de werkelijke kosten van Belgocontrol in de regionale luchthavens te doen bijdragen, de kosten te verlagen en de vrijgestelde vliegprestaties te recupereren.

Tussen 31 maart 2010 en 31 maart 2012 is het aantal luchtverkeersleiders van 298 naar 272 gedaald. In juni 2013 zullen er 8 aspirant-luchtverkeersleiders operationeel zijn.

Het management anticipeert en reageert tijdig op de personeelsbewegingen teneinde de continuïteit van de dienst en de veiligheid niet in het gedrang te brengen. Er zal nauw worden toegezien op die personeelsbewegingen. De gevolgen van de recente pensioenhervormingen zullen permanent moeten worden geëvalueerd.

De directie heeft steeds bijzondere aandacht besteed aan de veiligheid. De beweringen dat de toename van het aantal incidenten te wijten zou zijn aan een personeelstekort, werden met de nodige argumenten ontkracht. In 2009 deden er zich 16 ernstige incidenten voor, in 2010 en 2011 waren dat er 9 en in 2012 nog 7. Sinds de invoering van de CANAC 2-technologie in 2009 werden de software en de parameters bijgestuurd en verbeterd.

Er wordt een programma ontwikkeld teneinde de prestaties van het systeem in extreme weersomstandigheden te verbeteren.

Er werden en worden trainingen georganiseerd, en ook de procedures werden en worden nog verder bijgeschaafd. Het systeem is stilaan voldragen. De verkeersleiders hebben de nodige ervaring opgedaan om hun taken zo veilig mogelijk te

Depuis la fin de l'été, une réduction du nombre de contrôleurs a pu être envisagée.

kunnen volbrengen. Sinds het einde van de zomer kon eraan worden gedacht het aantal verkeersleiders te verminderen.

La Commission européenne est déçue par l'évolution des FAB, y compris le FABEC. Même s'il étudie des possibilités d'améliorations communes, les réalisations sont rares à ce jour. Depuis le 1er janvier 2012, le système de tarification "en route" a été modifié. Des objectifs de réduction de coûts sont imposés par l'Union européenne. Pour la période 2012-2014, au sein du FABEC, seul Belgocontrol s'est engagé à respecter l'objectif européen et l'a atteint.

De Europese Commissie is teleurgesteld over de evolutie van de FAB's en van FABEC. In het kader van FABEC wordt dan wel bekeken welke gezamenlijke verbeteringen er mogelijk zijn, maar veel is er tot nog toe niet gerealiseerd. Op 1 januari 2012 werden de en routetarieven gewijzigd. De Europese Unie legt ook een streefcijfer op inzake kostenvermindering. In de FABEC-landen heeft enkel Belgocontrol zich er voor de periode 2012-2014 toe verbonden het Europese streefcijfer in acht te nemen en dat streefdoel ook gehaald.

04.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): On n'avance pas avec le contrat de gestion et la nomination d'un nouveau conseil d'administration! Je suis d'accord avec les mesures à prendre mais pourquoi n'ont-elles pas encore été prises? Qu'avez-vous fait, depuis le temps que nous en parlons?

04.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Het schiet niet op met het beheerscontract en evenmin met de benoeming van een nieuwe raad van bestuur! Ik sta achter de te nemen maatregelen, maar waarom werden ze nog niet genomen? Daar wordt al geruime tijd over gepraat; wat heeft u al die tijd dan gedaan?

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je demande instamment que l'accord de gouvernement conclu il y a exactement un an soit exécuté afin que les nuages sombres qui se sont accumulés au-dessus de Belgocontrol puissent être dissipés.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik vraag met aandring om het regeerakkoord uit te voeren, zodat de zwarte wolken die boven het bedrijf hangen kunnen worden verdreven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes 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 "l'adaptation tarifaire de Belgocontrol" (n° 13758)
- 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 "l'adaptation tarifaire de Belgocontrol" (n° 14184)

05 Samengevoegde vragen 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 tariefaanpassing van Belgocontrol" (nr. 13758)
- 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 tariefaanpassing van Belgocontrol" (nr. 14184)

05.01 Bert Wollants (N-VA): L'arrêté royal du 12 septembre 2011 a instauré une nouvelle formule pour le calcul des redevances pour services terminaux de navigation aérienne pour les compagnies cargo. Selon le Voka, les factures de ces compagnies ont augmenté de 50 %. Le ministre était disposé à réexaminer cette formule tarifaire. Les négociations à ce sujet seraient encore en cours.

05.01 Bert Wollants (N-VA): Het KB van 12 september 2011 voerde een nieuwe formule in voor het bepalen van de terminalnavigatietarieven voor cargomaatschappijen, waardoor hun facturen volgens Voka met 50 procent stegen. De minister was bereid de tariefformule opnieuw te bekijken. De onderhandelingen daarover zouden nog aan de gang zijn.

Quelle formule tarifaire est actuellement sur la table des négociations? Quel effet aura-t-elle sur la facture des compagnies de transport de passagers et sur celle des compagnies cargo? Quand une décision sera-t-elle prise?

05.02 Tanguy Veys (VB): Étant donné qu'il y a déjà neuf ans qu'une adaptation tarifaire n'a plus été effectuée, il ne me semble pas illogique de procéder à une telle adaptation aujourd'hui, compte tenu de l'augmentation des coûts. Selon la CSC, la non-adaptation des tarifs au cours des neuf dernières années aurait entraîné un manque à gagner de 9 millions d'euros et même de 20 millions d'euros pour ce qui concerne la gratuité des services de Belgocontrol dans les aéroports régionaux. En outre, il ne serait pas inutile de comparer nos tarifs avec ceux pratiqués dans les aéroports étrangers. Le trafic aérien au-dessus de la Belgique est en effet nettement plus complexe si bien que les services concernés sont également plus complexes et, de ce fait, plus coûteux.

Qu'en pense le secrétaire d'État? Comment le processus décisionnel se déroule-t-il et quels seront les projets futurs?

05.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Les aéroports régionaux paient bel et bien pour le service fourni. Ce qu'ils ne paient pas, en revanche, ce sont les prestations qui n'étaient pas dues avant 1989 déjà. Si les aéroports régionaux s'agrandissent, ils paieront donc davantage et ceci, au même titre que l'aéroport national. Ceci ne signifie toutefois pas que l'accord de coopération ne doit pas être renégocié.

La formule tarifaire proposée dans le présent projet d'arrêté royal est la conséquence de l'exigence de l'Europe de définir un système commun de tarification pour les services de navigation aérienne. Celui-ci stipule que le tarif applicable aux services locaux de navigation aérienne est calculé en divisant les coûts estimés pour une année donnée par les unités de services prévues pour la même année. Côté dépenses, il est proposé d'abaisser l'assiette de calcul des coûts de manière à ce qu'elle ne soit pas supérieure aux recettes espérées sur la base du système tarifaire d'application en 2010. En fait, cette assiette est relevée au prorata de l'évolution de l'indice santé. Le règlement européen tolère en effet qu'une partie des coûts soit financée par d'autres moyens que la redevance de navigation aérienne.

Welke tariefformule ligt nu op de onderhandelingstafel? Welk effect heeft ze op de factuur van de passagiers- en de cargomaatschappijen? Wanneer wordt een beslissing genomen?

05.02 Tanguy Veys (VB): Aangezien het al negen jaar geleden is dat een tariefaanpassing werd doorgevoerd, lijkt het mij logisch dat dit nu gebeurt, gelet op de stijgende kosten. Volgens het ACV zou de niet-aanpassing van de tarieven de voorbije negen jaar een inkomstenderving van 9 miljoen euro uitmaken en zelfs van 20 miljoen euro voor wat de gratis dienstverlening aan de regionale luchthavens betreft. Bovendien zou het goed zijn de tarieven te vergelijken met de buitenlandse luchthavens. De situatie boven België is immers veel complexer, waardoor ook de dienstverlening complexer en duurder is.

Wat denkt de staatssecretaris daarover? Hoe verloopt de besluitvorming en hoe ziet de verdere planning er uit?

05.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De regionale luchthavens betalen wel degelijk voor de dienstverlening. Wat zij niet betalen, zijn de prestaties die voor 1989 ook niet moesten worden betaald. Als de regionale luchthavens groter worden, betalen zij dus ook meer en dat op dezelfde manier als bijvoorbeeld de nationale luchthaven. Dat betekent echter niet dat het samenwerkingsakkoord niet moet worden heronderhandeld.

De tariefformule die in het huidige ontwerp-KB wordt voorgesteld, is het gevolg van de toepassing van de Europese vordering tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten. Die bepaalt dat het tarief voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten wordt berekend door de voorziene kosten voor een bepaald jaar door de verwachte diensteenheden van hetzelfde jaar te delen. Aan de kostenzijde wordt voorgesteld de aangerekende kostengrondslag te verlagen, zodat hij niet groter is dan de verwachte ontvangsten op basis van het tarievensysteem dat in 2010 van toepassing was. Die grondslag wordt echter pro rata de evolutie van de gezondheidsindex verhoogd. De Europese verordening laat immers toe dat een deel van de kosten met andere middelen dan de luchtvaartnavigatieheffing kan worden gefinancierd.

Il est important de mentionner que l'augmentation ou la diminution des redevances n'est due qu'à des mouvements entre les compagnies. Cela n'a rien à voir avec un recul de l'efficacité des coûts chez Belgocontrol.

Le règlement européen permet également de moduler les redevances individuelles afin de réduire l'impact environnemental de la navigation aérienne et d'optimiser l'utilisation des services de navigation aérienne.

Il est proposé de maintenir l'actuelle modulation du tarif en fonction des facteurs de jour et de nuit et des facteurs environnementaux, mais aussi d'augmenter la répartition de la valeur de ces facteurs afin de promouvoir l'utilisation d'appareils plus "propres" et d'améliorer les conditions de vie des riverains.

Un nouveau facteur d'optimisation en matière d'*air traffic services* ou ATS a par ailleurs été ajouté, de manière à tenir compte de l'influence du poids plus ou moins important des appareils sur la capacité, mais également sur la charge de travail des contrôleurs du trafic aérien.

La facture des compagnies de transport aérien de passagers sera plus légère que par le passé. Le montant de la différence dépendra du poids des appareils, de leurs performances écologiques et de l'heure de décollage ou d'atterrissage. En moyenne, le prélèvement baissera de 12,5 %. D'une manière générale, la facture des compagnies cargo sera plus salée et ce sera surtout le cas pour les appareils de 400 tonnes et plus. La hausse devrait osciller entre 35 et 50 % comme l'indiquent les échos reçus par la DGTA de l'ACMAB, l'organisation qui représente les compagnies cargo à l'aéroport de Bruxelles-National. Le secteur est cependant satisfait de la manière dont ses remarques ont été prises en considération.

La consultation des parties intéressées est achevée. Après avoir été finalisé, le dossier sera présenté au Conseil des ministres et le projet d'arrêté royal, une fois adopté, sera présenté à la signature royale.

05.04 Bert Wollants (N-VA): Si l'adaptation tarifaire affecte principalement les compagnies cargo, nous ne devons pas oublier qu'elles figurent parmi les entreprises les plus volatiles.

En ce qui concerne Belgocontrol, il convient de

Het is belangrijk te vermelden dat de toe- of afname van de heffingen enkel te wijten is aan verschuivingen tussen maatschappijen onderling. Het heeft dus niets te maken met een achteruitgang van de kostenefficiëntie bij Belgocontrol.

De Europese verordening laat tevens toe de individuele heffingen te moduleren, om het milieueffect van de luchtvaart te verminderen en het gebruik van luchtvaarnavigatiediensten te optimaliseren.

Er wordt voorgesteld om de huidige modulering van het tarief met dag-nachtfactor en milieufactor te handhaven, maar ook om de spreiding van de waarde van die factoren te vergroten om de inzet van milieuvriendelijke toestellen te promoten en de levensomstandigheden van de omwonenden te verbeteren.

Verder werd een nieuwe optimalisatiefactor inzake *air traffic services* of ATS ingevoerd om rekening te houden met de invloed van kleinere en zwaardere toestellen op de capaciteit, maar ook op de *workload* van de luchtverkeersleiders.

De passagiersmaatschappijen zullen in elk geval minder betalen dan voorheen. Hoeveel minder hangt af van het gewicht en de milieuvriendelijkheid van de toestellen en het uur waarop wordt geland of opgestegen. Gemiddeld zal de heffing dalen met 12,5 procent. Doorgaans zullen de cargomaatschappijen meer moeten betalen, vooral voor de zwaardere vliegtuigen van 400 ton en meer. Het gaat om een stijging van 35 tot 50 procent, zoals blijkt uit de feedback die het DGLV heeft gekregen van de ACMAB, de organisatie die cargomaatschappijen op de luchthaven Brussel Nationaal vertegenwoordigt. De cargomaatschappijen zijn echter tevreden over de manier waarop rekening werd gehouden met hun opmerkingen.

De consultatie van de belanghebbenden is afgerond. Het dossier moet nog worden afgewerkt, waarna het aan de ministerraad zal worden voorgelegd. Na goedkeuring daar zal het ontwerp-KB aan de Koning worden voorgelegd ter ondertekening.

05.04 Bert Wollants (N-VA): Als er een grote verschuiving is in de richting van de cargomaatschappijen, dan mogen we niet uit het oog verliezen dat zij tot de meest volatiele bedrijven behoren.

Wat Belgocontrol betreft moet er een grotere

mieux maîtriser les coûts de manière à ce que nous puissions conserver notre position sur le marché international. On évite déjà régulièrement la Belgique aujourd'hui en cas de risque de retard, compte tenu des coûts. Moins de vols signifie moins d'avions pour supporter les coûts et donc une augmentation de ces derniers. Nous devons surveiller notre position économique. Je me réfère dès lors à la résolution que j'ai élaborée avec M. Van den Bergh.

05.05 Tanguy Veys (VB): Il convient effectivement de surveiller de près la situation financière de Belgocontrol et nous devons veiller à la viabilité économique de nos aéroports et de nos entreprises. J'espère que nous obtiendrons rapidement des précisions sur les implications financières.

L'incident est clos.

06 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 routes aériennes" (n° 13793)

06.01 Bert Wollants (N-VA): Le débat sur les routes aériennes est à nouveau relancé. Le gouvernement flamand insiste pour que l'accord sur le plan des routes aériennes soit exécuté. Une réponse de la ministre de l'exécutif flamand Schauvliege indique que son cabinet et celui du secrétaire d'État se sont concertés sur la question au mois de septembre. Il serait apparu à cette occasion que le cabinet du secrétaire d'État ne possédait aucune carte détaillée des routes et des modifications qui y ont été apportées et était incapable de répondre aux questions sur le calendrier de mise en œuvre des modifications du plan de dispersion.

Le secrétaire d'État a-t-il reçu depuis des cartes des nouvelles routes aériennes et une concertation avec les Régions est-elle prévue? Le gouvernement a-t-il déjà pris une décision sur l'exécution du plan de dispersion des vols? Quels sont les ajustements proposés au plan Schouppe? Quand les nouvelles règles entreront-elles en vigueur?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): J'ai toujours la ferme intention d'exécuter intégralement les accords du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010. Il ne s'agit pas comme en 2003, d'imposer la mise en service

kostenefficiëntie komen om onze positie op de internationale markt te behouden. België wordt nu al gemakkelijk vermeden als er kans bestaat op vertraging, aangezien dit veel geld kost. Minder vluchten betekent minder vliegtuigen om de kosten te dragen. Dat maakt het voor ons alleen maar duurder. Wij moeten onze economische positie bewaken. Daarvoor verwijs ik naar de resolutie die ik met de heer Van den Bergh heb uitgewerkt.

05.05 Tanguy Veys (VB): De financiële positie van Belgocontrol moet inderdaad strikt worden opgevolgd en wij moeten waken over de economische leefbaarheid van onze luchthavens en het bedrijfsleven. Ik hoop dat er binnenkort meer duidelijkheid komt over de financiële implicaties.

Het incident is gesloten.

06 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 vliegroutes" (nr. 13793)

06.01 Bert Wollants (N-VA): De discussie over de vliegroutes laait weer op. De Vlaamse regering benadrukt dat het akkoord over het vliegplan moet worden uitgevoerd. Uit een antwoord van Vlaams minister Schauvliege blijkt dat haar kabinet daarover in september overleg gepleegd heeft met het kabinet van de staatssecretaris. Toen zou gebleken zijn dat het kabinet van de staatssecretaris geen gedetailleerde kaarten van de routes en de routewijzigingen heeft en niet kon antwoorden op vragen over de timing van de aanpassingen aan het spreidingsplan.

Heeft de staatssecretaris ondertussen wel al kaarten met de nieuwe vliegroutes? Is er daarover overleg gepland met de Gewesten? Heeft de regering al een beslissing genomen over de uitvoering van het spreidingsplan? Welke aanpassingen aan het plan-Schouppe liggen er op tafel? Wanneer zal er volgens de nieuwe regels gevlogen worden?

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Mijn doelstelling blijft om de akkoorden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 volledig uit te voeren. Het is niet aangewezen om, zoals in 2003, de ingebruikname van nieuwe

des nouvelles routes en deux semaines sans une analyse de sécurité complète.

L'accord de gouvernement du 7 décembre 2011 impose uniquement une concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale. Nous ne recevrons la version définitive des cartes qu'après leur publication dans l'*Aeronautical Information Publication* (AIP). Mon cabinet ne dispose actuellement que de projections.

Un état des lieux de l'exécution des accords a été présenté lors des réunions du groupe de travail des 11 et 18 juin. Ce groupe de travail se réunit à nouveau aujourd'hui.

Pour rester fidèle à l'esprit de l'accord et éviter tout conflit entre certaines routes, il a fallu procéder à quelques ajustements mineurs. La mise en service de certaines routes de décollage dépend de l'harmonisation de l'occupation de l'espace aérien entre l'aviation civile et militaire.

Belgocontrol est en train d'élaborer une proposition visant, pour ce qui concerne la piste 07R et les vols nocturnes, à réutiliser les routes optimisées AAC qui ont été utilisées de 2002 à 2004 pour éviter le survol de toutes les zones urbanisées. En journée, cette route ne peut être utilisée en raison de conflits entre départs et arrivées. Belgocontrol planche encore sur la mise en application des différents accords.

06.03 Bert Wollants (N-VA): Il importe également de se concerter avec la Région flamande et de permettre la consultation des cartes. Cette proposition doit aussi emporter suffisamment l'adhésion en Flandre. Tant que le secrétaire d'État ne sera pas disposé à œuvrer dans ce sens, aucune solution ne pourra être trouvée.

06.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Contrairement à ce que M. Wollants pense, nous nous concertons avec la Flandre. Dans sa question, il fait lui-même référence à l'un de nos contacts. Dès que les cartes de l'AIP auront été publiées, j'en assurerai la diffusion. Toutefois, tant que je ne suis pas sûr que leur confection ne se trouve pas à un stade suffisamment avancé, je ne solliciterai pas la publication des AIP. Notre but est de gérer ce dossier au mieux.

06.05 Bert Wollants (N-VA): La concertation doit avoir lieu sur la base de toutes les informations disponibles. La ministre Schauvliege en est demandeuse.

L'incident est clos.

routes in twee weken tijd op te leggen zonder een volledige veiligheidsanalyse.

Het regeerakkoord van 7 december 2011 verplicht ons enkel tot overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Pas na de publicatie van de *Aeronautical Information Publication* (AIP) zullen wij definitieve kaarten ontvangen. Momenteel beschikt mijn kabinet enkel over projecties.

Tijdens de werkgroepen van 11 en 18 juni werd een stand van zaken over de uitvoering van de akkoorden gegeven. Vandaag komt de werkgroep opnieuw samen.

Om de geest van het akkoord na te leven en om elk conflict tussen bepaalde routes te vermijden, moesten er lichte aanpassingen worden aangebracht. De ingebruikname van bepaalde opstijgroutes hangt af van de harmonisering van de burgerlijke en militaire luchtvaart.

Belgocontrol onderzoekt momenteel een voorstel om wat betreft baan 07R 's nachts opnieuw gebruik te maken van de geoptimaliseerde AAC-routes die tussen 2002 en 2004 werden gebruikt om het overvliegen van alle verstedelijkte gebieden te vermijden. Overdag kan deze route niet gebruikt worden, vanwege conflicten tussen vertrekkende en aankomende vluchten. Belgocontrol werkt nog aan de implementatie van de verschillende akkoorden.

06.03 Bert Wollants (N-VA): Er moet ook overlegd worden met het Vlaams Gewest en de kaarten moeten ingekeken kunnen worden. Ook in Vlaanderen moet een draagvlak worden gezocht. Zolang de staatssecretaris daar niet toe bereid is, zal er geen oplossing komen.

06.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Wij overleggen wel degelijk met Vlaanderen. De heer Wollants verwijst in zijn vraag zelf naar een van onze contacten. Zodra de kaarten van de AIP gepubliceerd worden, zal ik ze bezorgen. Zolang ik niet zeker ben dat de uitvoering ver genoeg gevorderd is, zal ik niet vragen om de AIP's te publiceren. Wij proberen hier zo goed mogelijk te besturen.

06.05 Bert Wollants (N-VA): Het overleg moet plaatsvinden met alle gegevens op tafel. Minister Schauvliege is daarvoor vragende partij.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Franco Seminara 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 permis de conduire électronique" (n° 13847)

07.01 **Franco Seminara** (PS): Pour 2033, tous les États membres de l'Union européenne auront distribué un nouveau permis de conduire, au format de carte bancaire.

Il est prévu que toutes les administrations communales belges soient opérationnelles en janvier 2013 pour délivrer ces documents qui auront une durée de validité de dix ans.

La phase pilote "Mercurius", lancée en 2010 dans trente-huit de nos communes, a-t-elle révélé des obstacles majeurs sur le plan technique ou administratif? Les sessions de préparation aux nouvelles procédures ont-elles débuté pour le personnel concerné? Le matériel spécifique sera-t-il fourni par l'autorité fédérale et à sa charge? Quid de l'utilisation de la banque-carrefour "permis de conduire" mise en place et gérée par l'administration fédérale? Les administrations locales disposeront-elles d'un *help desk* durant la phase transitoire?

07.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État (*en français*): Il faut distinguer le nouveau format de permis de conduire, qui ne comporte pas de puce électronique, du développement informatique d'une banque-carrefour des permis de conduire.

La phase pilote a montré que l'application de "Mercurius", la banque de données des permis de conduire, représente une réelle simplification administrative pour les communes et les citoyens. Aucun problème majeur n'a été constaté, toutes les remarques apportées par les utilisateurs ont été prises en compte.

Des sessions d'information ont été organisées à Bruxelles les 22 et 23 octobre pour toutes les communes belges. Chacune des 38 communes pilotes organisera pour d'autres communes des séances d'information pratique.

Une session technique sera organisée les 19 novembre et 3 décembre.

La photo et la signature sont automatiquement

07 Vraag van de heer Franco Seminara 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 elektronische rijbewijs" (nr. 13847)

07.01 **Franco Seminara** (PS): Tegen 2033 zullen alle lidstaten van de Europese Unie een nieuw rijbewijs hebben ingevoerd. Het rijbewijs zal het formaat hebben van een bankkaart.

Vanaf januari 2013 zouden alle Belgische gemeenten het nieuwe document moeten kunnen verstrekken; het nieuwe rijbewijs zal tien jaar geldig zijn.

Heeft Mercurius, het pilootproject dat in 2010 in 38 Belgische gemeenten werd opgestart, grote problemen aan het licht gebracht op technisch of administratief vlak? Zijn de opleidingen voor het personeel van start gegaan, zodat ze vertrouwd gemaakt kunnen worden met de nieuwe procedures? Zal het desbetreffende materiaal door de federale overheid geleverd en betaald worden? Hoe zit het met het gebruik van de door de federale administratie opgerichte en beheerde kruispuntbank van de rijbewijzen? Zal er voor de lokale administraties een helpdesk worden ingericht tijdens de overgangsfase?

07.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet** (*Frans*): Men moet een onderscheid maken tussen het nieuwe rijbewijs in bankkaartformaat, zonder chip, en de ontwikkeling van een IT-toepassing als de kruispuntbank van de rijbewijzen.

De pilootfase heeft aangetoond dat de Mercuriustoepassing, een databank voor rijbewijzen, een echte administratieve vereenvoudiging is, zowel voor de gemeenten als voor de burgers. Er werden geen grote problemen vastgesteld en alle opmerkingen van de gebruikers werden meegenomen in de evaluatie.

Op 22 en 23 oktober werden er in Brussel informatievergaderingen georganiseerd voor alle Belgische gemeenten. Elke van de 38 pilootgemeenten zal op haar beurt praktische infosessies organiseren ten behoeve van andere gemeenten.

Op 19 november en 3 december vinden er technische opleidingssessies plaats.

De foto en de handtekening worden automatisch uit

récupérées du Registre national, sauf dans quelques cas spécifiques pour lesquels un scanner et un PenPad sont gratuitement mis à la disposition de chaque commune.

Aux liens déjà opérationnels – avec les communes et le Registre national –, la banque-carrefour des permis de conduire devra ajouter un lien avec la plate-forme eHealth pour les attestations médicales, avec le système d'examens, avec la justice pour les données de déchéance et de rétablissement du permis de conduire et avec EUCARIS pour l'échange européen des données relatives au permis de conduire.

Les communes pourront bien sûr recourir au *help desk* du service permis de conduire du SPF.

07.03 Franco Seminara (PS): Je me réjouis de l'absence de charges supplémentaires et je diffuserai l'information.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions jointes n^{os} 13864 de M. Geerts et 13883 de M. Van den Bergh ne peuvent pas être traitées maintenant. Il en va de même pour les questions n^{os} 19902 et 13905 de M. Van den Bergh. La question n^o 13918 de M. Destrebecq est transformée en question écrite. La question n^o 13979 de M. Luykx est reportée à sa demande. Mme Warzée-Carvenne a été avertie pour sa question n^o 14012. Mme Temmerman, Mme Dumery, M. Van den Bergh, Mme Emmery et Mme Lahaye-Battheu doivent encore être averties pour leurs questions sur le permis de conduire. La question n^o 14048 de Mme Dumery est supprimée.

08 Question de 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 "l'absence de cadres linguistiques chez Belgocontrol" (n^o 14185)

08.01 Tanguy Veys (VB): Le rapport annuel 2008 de la Commission permanente de Contrôle linguistique fait apparaître que Belgocontrol n'avait pas encore établi de cadres linguistiques au 1^{er} avril de cette année-là. Des tentatives entreprises précédemment s'étaient heurtées à une annulation par le Conseil d'État.

het Rijksregister gehaald, behalve in een aantal specifieke gevallen; voor die gevallen wordt elke gemeente gratis een scanner en een PenPad ter beschikking gesteld.

Naast de reeds operationele verbindingen – met de gemeenten en met het Rijksregister – zal er bij de kruispuntbank van de rijbewijzen nog een link tot stand moeten worden gebracht met het platform eHealth voor de medische attesten, met het examensysteem, met het gerecht voor de gegevens over het verval en het herstel van het recht tot sturen, en met EUCARIS voor de Europese uitwisseling van rijbewijsgegevens.

De gemeenten zullen natuurlijk een beroep kunnen doen op de helpdesk van de dienst Rijbewijzen van de FOD.

07.03 Franco Seminara (PS): Ik ben verheugd dat er geen extra lasten worden opgelegd; ik zal het nieuws verspreiden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 13864 van de heer Geerts en nr. 13883 van de heer Van den Bergh kunnen nu niet behandeld worden. De vragen nr. 19902 en nr. 13905 van de heer Van den Bergh ook niet. Vraag nr. 13918 van de heer Destrebecq is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 13979 van de heer Luykx wordt uitgesteld op zijn verzoek. Mevrouw Warzée-Carvenne is gewaarschuwd voor haar vraag nr. 14012. Mevrouw Temmerman, mevrouw Dumery, de heer Van den Bergh, mevrouw Emmery en mevrouw Lahaye-Battheu moeten nog gewaarschuwd worden voor hun vragen over het rijbewijs. Vraag nr. 14048 van mevrouw Dumery is geschrapt.

08 Vraag van 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 "het gebrek aan taalkaders bij Belgocontrol" (nr. 14185)

08.01 Tanguy Veys (VB): Uit het jaarverslag 2008 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht blijkt dat Belgocontrol op 1 april van dat jaar nog steeds geen taalkaders had opgesteld. Eerdere pogingen daartoe botsten op een vernietiging door de Raad van State.

Le 26 février 2009, l'administrateur délégué de Belgocontrol a été chargé de faire le nécessaire. Le 22 avril 2009, le secrétaire d'État en fonction à l'époque lui a envoyé un rappel. Le 14 mai 2009, l'administrateur délégué a prôné l'application de l'article 48 des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative. Cet article autorise le Roi à prendre des mesures particulières en vue de régler l'application de ces lois coordonnées aux entreprises de transport aérien. Après que le secrétaire d'État eut fait savoir à l'administrateur délégué qu'il ne souhaitait faire application de cette disposition que pour les fonctions pour lesquelles c'était absolument nécessaire, il a reçu un premier projet en date du 27 juillet 2009. Il a formulé une série d'observations et, le 30 septembre, il en a reçu une version adaptée. Pour la réglementation incluse dans celle-ci, deux arrêtés royaux seraient requis.

En 2009, la direction des ressources humaines de Belgocontrol a élaboré un système de classification des fonctions susceptible de servir de base à une subdivision des différentes fonctions en degrés linguistiques, à la suite de quoi une concertation syndicale serait encore requise. Le secrétaire d'État espérait alors une clarification au début de l'année 2010.

Les cadres linguistiques ont-ils été établis chez Belgocontrol? Dans la négative, quand le seront-ils?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le 30 septembre 2009, Belgocontrol avait fait parvenir à M. Schouppe, secrétaire d'État en fonction à l'époque, un projet d'arrêté royal fixant des mesures particulières. Il y était tenu compte des observations émises précédemment par M. Schouppe. Ce projet d'arrêté royal avait été rédigé sur la base de l'article 48 des lois coordonnées sur l'emploi des langues qui autorise des mesures particulières dans certaines entreprises. J'ai l'intention de poursuivre sur cette voie en instrumentalisant l'article 48 des lois coordonnées pour résoudre le problème du cadre linguistique et le problème que posent d'éventuels autres aspects linguistiques au sein de Belgocontrol.

Il est exact que deux arrêtés royaux sont nécessaires. Le premier sera un arrêté de base qui reposera sur l'article 48. Il comportera l'organisation du personnel ainsi que les modalités de fixation du cadre linguistique chez Belgocontrol. Un second arrêté royal réglera les aspects techniques. Il s'agit d'un travail important étant donné que Belgocontrol emploie près de 1 000 personnes qui ont chacune leur spécificité technique,

Op 26 februari 2009 kreeg de afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol opdracht het nodige te doen. Op 22 april 2009 stuurde de toenmalige staatssecretaris hem een herinnering. Op 14 mei 2009 bepleitte de afgevaardigd bestuurder dat artikel 48 van de gecoördineerde wet op het gebruik der talen zou worden gebruikt. Dit artikel laat de Koning toe om bijzondere maatregelen te nemen voor bedrijven die het internationaal luchtverkeer regelen. Nadat de staatssecretaris aan de afgevaardigd bestuurder liet weten dat hij dit alleen wenst voor de functies waarvoor dit absoluut noodzakelijk is, kreeg de staatssecretaris op 27 juli 2009 een eerste ontwerp. Hij formuleerde een aantal opmerkingen en op 30 september ontving hij een aangepaste versie. Voor de regeling die daarin staat, zouden twee KB's nodig zijn.

In 2009 werkte de directie Human Resources van Belgocontrol aan een functieclassificatiesysteem, dat dan als basis kon dienen om de verschillende functies onder te brengen in taaltrappen, waarna ook nog syndicaal overleg nodig was. De staatssecretaris hoopte toen dat er begin 2010 duidelijkheid zou komen.

Zijn de taalkaders bij Belgocontrol nu klaar? Zo niet, wanneer komen ze er dan wel?

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Op 30 september 2009 bezorgde Belgocontrol een ontwerp-KB tot vaststelling van de bijzondere maatregelen aan de heer Schouppe. Daarin werd rekening gehouden met de eerdere opmerkingen van de staatssecretaris. Het ontwerp-KB werd opgesteld op basis van artikel 48 van de gecoördineerde taalwetten, dat bijzondere maatregelen toelaat in bepaalde bedrijven. Ik heb de intentie op die weg verder te gaan en artikel 48 van de gecoördineerde taalwetten te gebruiken om de problematiek van het taalkader en eventuele andere taalaspecten bij Belgocontrol op te lossen.

Het klopt dat er twee KB's nodig zijn. Het eerste is een basisbesluit op basis van artikel 48. Het zal de personeelsorganisatie en de modaliteiten voor het vaststellen van het taalkader bij Belgocontrol bevatten. Een tweede KB zal de technische aspecten regelen. Dit is een omvangrijk werk omdat er bijna 1.000 personeelsleden bij Belgocontrol werken met elk hun technische, operationele en administratieve eigenheid. Het tweede besluit kan

opérationnelle et administrative. Le second arrêté ne pourra entrer en vigueur qu'après l'adoption du premier arrêté.

Toute la procédure devra être accomplie pour chaque arrêté royal. Elle consistera à consulter les organisations syndicales reconnues, à soumettre l'arrêté à la Commission permanente de Contrôle linguistique, à recueillir l'avis de la section Législation du Conseil d'État et à faire approuver chaque arrêté par le Conseil des ministres.

08.03 Tanguy Veys (VB): Ce dossier est en souffrance depuis des années et nous ne sommes pas encore sortis de l'auberge. Je ne comprends pas que le premier arrêté ne soit pas encore prêt. J'exhorte le ministre à assurer un suivi scrupuleux de ce dossier. Tout le monde a intérêt à ce que Belgocontrol respecte les lois sur ce plan-là aussi.

L'incident est clos.

09 Question de 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 "l'enquête de la Direction générale Transport aérien au sujet de la "prouesse" de Tom Waes" (n° 14186)

09.01 Tanguy Veys (VB): Le 23 mai 2011, Tom Waes a piloté un Boeing 747 pour l'émission de la VRT *Tomtesterom*. Lors d'une réunion de la commission de l'Infrastructure qui s'est tenue en février 2012, le secrétaire d'État a confirmé que la Direction générale Transport aérien (DGTA) s'était saisie de cette affaire. La DGTA a attendu le 24 avril 2012 pour adresser au parquet de Bruxelles trois procès-verbaux ayant trait à ce dossier.

Pourquoi la DGTA a-t-elle attendu si longtemps? Quelle est le point de vue du parquet? L'enquête menée par la DGTA est-elle déjà disponible?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): L'inspection aéronautique a examiné attentivement les faits et a dressé des procès-verbaux. Ces derniers ont été transmis le 24 avril 2012 au parquet de Bruxelles qui a demandé des informations complémentaires en juillet 2012. La décision du parquet n'est pas encore connue de la DGTA qui considère par conséquent que l'enquête judiciaire, par ailleurs secrète, est toujours en cours. La décision du parquet sera déterminante pour la position de la DGTA.

enkel volgen op het eerste.

De hele procedure moet worden doorgelopen voor elk KB: de raadpleging van de erkende syndicale organisaties, de voorlegging aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, het inwinnen van het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State en het goedkeuren in de ministerraad.

08.03 Tanguy Veys (VB): Het dossier sleept al jaren aan en het is duidelijk nog niet gedaan. Ik begrijp niet dat het eerste KB nog steeds niet klaar is. Ik maan de minister aan het dossier nauwgezet op te volgen. Het is in ieders belang dat Belgocontrol de wetten ook op dat vlak naleeft.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van 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 "het onderzoek van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar de stunt van Tomtesterom" (nr. 14186)

09.01 Tanguy Veys (VB): In de vrt-reeks *Tomtesterom* vloog Tom Waes op 23 mei 2011 met een Boeing 747. In de commissie voor de Infrastructuur van februari 2012 heeft de staatssecretaris bevestigd dat het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) deze zaak onderzocht. Pas op 24 april 2012 heeft het DGLV drie processen-verbaal over dit incident bezorgd aan het parket van Brussel.

Waarom heeft het DGLV daarmee zo lang gewacht? Wat is het standpunt van het parket? Is het onderzoek door het DGLV al beschikbaar?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De luchtvaartinspectie heeft de feiten grondig onderzocht en geformuleerd. De processen-verbaal werden op 24 april 2012 bezorgd aan het parket van Brussel, dat in juli 2012 aanvullende inlichtingen heeft gevraagd. De beslissing van het parket is nog niet bekend bij het DGLV en het DGLV beschouwt het gerechtelijk en dus geheime onderzoek bijgevolg nog als lopend. De beslissing van het parket zal de positie van het DGLV bepalen.

09.03 Tanguy Veys (VB): Mais pourquoi la DGTA a-t-elle attendu si longtemps avant de porter plainte auprès du parquet de Bruxelles? Je ne trouve pas cela très sérieux.

09.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il s'agit d'une enquête portant sur une émission de février 2012, ce qui rend la date du 24 avril parfaitement acceptable. Notre collègue Veys devrait éviter de tomber dans la caricature.

09.05 Tanguy Veys (VB): Mais le vol a, quant à lui, eu lieu en mai 2011, alors que le procès-verbal n'a été rédigé qu'après la diffusion de l'émission à la télévision. Je m'étonne que la DGTA n'ait pris aucune initiative auparavant.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd" (n° 14180)
- 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 "la formation continuée et l'aptitude professionnelle des titulaires des permis C et D" (n° 14188)

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les autorités européennes ont voulu, par le biais d'une directive de 2003, garantir la qualité des conducteurs exerçant leur activité dans le secteur du transport de marchandises et de passagers en prévoyant des examens portant sur des qualifications de base. Un système de formation continue a été instauré simultanément. En Belgique, cet aspect a été réglé par un arrêté royal du 4 mai 2007. Or les échéances fixées dans cet arrêté sont respectivement le 10 septembre 2015 et le 10 septembre 2016. Le cours de formation continue consiste en une série de leçons de 35 heures, à suivre en 5 blocs de 7 heures.

Combien de conducteurs ont-ils suivi la formation à ce jour? De combien de modules d'heures de cours s'agit-il? Quel pourcentage a été par conséquent réalisé? Combien de centres de formation, de modules et d'instructeurs sont-ils actuellement reconnus? D'autres mesures seront-elles prises?

09.03 Tanguy Veys (VB): Maar waarom heeft het DGVL zo lang gewacht om een klacht in te dienen bij het parket van Brussel? Ik vind dat niet ernstig.

09.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het gaat om een onderzoek op basis van een uitzending in februari 2012, wat de datum van 24 april perfect aannemelijk maakt. Collega Veys moet daar dus geen karikatuur van maken.

09.05 Tanguy Veys (VB): Maar de vlucht zelf gebeurde in mei 2011, terwijl het proces-verbaal pas werd opgesteld nadat de uitzending op de televisie geweest. Het verwondert me dat het DGLV niet veel vroeger in actie is geschoten.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs" (nr. 14180)
- 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 nascholing en vakbekwaamheid van de houders van rijbewijzen C en D" (nr. 14188)

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Met een richtlijn uit 2003 wilde Europa de kwaliteit van de bestuurders in het goederen- en personenvervoer garanderen door in examens te voorzien met betrekking tot basiskwalificaties. Tegelijk werd een systeem van nascholing ingevoerd. Dit werd bij ons geregeld door een KB van 4 mei 2007. De deadlines lopen af op respectievelijk 10 september 2015 en 10 september 2016. De nascholingscursus betreft een lessenreeks van 35 uren, te volgen in 5 blokken van telkens 7 uur.

Hoeveel chauffeurs hebben tot op vandaag de opleiding gevolgd? Over hoeveel modules lesuren gaat het? Welk percentage is bijgevolg gerealiseerd? Hoeveel opleidingscentra, modules en instructeurs zijn er momenteel erkend? Worden er bijkomende maatregelen genomen?

10.02 Bert Wollants (N-VA): À ce jour, combien de chauffeurs ont déjà suivi cette formation continuée? Combien de centres de formation existe-t-il et combien de modules sont proposés? Des mesures additionnelles seront-elles prises?

10.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): À ce jour, 100.114 chauffeurs ont bénéficié d'une formation, soit 20 % des chauffeurs à former. En ce qui concerne le nombre d'heures de cours des modules, mon administration ne dispose pas de chiffres, mais la plupart des modules comportent 7 heures. Il y a 91 centres de formation, 603 modules et 1 041 instructeurs agréés.

Pour le moment, il n'est pas nécessaire de prendre des mesures supplémentaires. Entre mars et octobre, 28.928 chauffeurs ont suivi les modules, ce qui représente une augmentation de 40 % par rapport à fin février. Cette tendance s'accroît chaque mois. Il y a suffisamment d'instructeurs jusqu'en septembre 2015 pour les chauffeurs de bus et jusqu'en septembre 2016 pour les chauffeurs de camions. Les fédérations professionnelles rappellent régulièrement cette obligation à leurs membres et les centres de formation sont présents à différents salons.

10.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La seule chose qui me semble préoccupante est le fait que la mesure est connue depuis 2008-2009 et qu'aujourd'hui, 20 % seulement des chauffeurs ont suivi cette formation.

10.05 Bert Wollants (N-VA): Si mes calculs sont exacts, le nombre de chauffeurs qui ont suivi l'ensemble des cours prescrits n'atteint même pas les 20 %, puisque la majorité d'entre eux n'ont suivi que 7 heures de formation. Le retard est donc encore nettement plus important que nous ne le craignons.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 longueur des délais d'attente pour l'immatriculation de véhicules utilitaires" (n° 13409)
- Mme Bercy Slegers 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

10.02 Bert Wollants (N-VA): Hoeveel chauffeurs hebben die nascholingscursus reeds gevolgd? Hoeveel opleidingscentra zijn er? Hoeveel modules worden aangeboden? Zullen er bijkomende maatregelen getroffen worden?

10.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Momenteel hebben 100.114 chauffeurs een opleiding gevolgd, of 20 procent van het aantal op te leiden chauffeurs. Betreffende het aantal lesuren in de modules beschikt mijn administratie niet over cijfers, maar de meeste modules omvatten 7 uren. Er zijn 91 opleidingscentra, 603 modules en 1.041 erkende instructeurs.

Voor het ogenblik is het niet nodig om bijkomende maatregelen te nemen. Tussen maart en oktober hebben 28.928 chauffeurs de modules bijgewoond, wat een verhoging is van 40 procent ten opzichte van eind februari. Die trend stijgt elke maand. Er zijn ook voldoende instructeurs tot september 2015 voor buschauffeurs en tot september 2016 voor vrachtwagenchauffeurs. De beroepsfederaties herinneren hun leden ook regelmatig aan deze verplichting en de opleidingscentra zijn aanwezig op verschillende salons.

10.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Het enige wat mij zorgen baart is dat de maatregel al sinds 2008-2009 gekend is en dat vandaag nog maar 20 procent van de chauffeurs die opleiding gevolgd heeft.

10.05 Bert Wollants (N-VA): Als ik goed reken, dan heeft zelfs geen 20 procent het noodzakelijke pakket gevolgd, want de meesten hebben slechts 7 uur opleiding gevolgd. Dat brengt ons eigenlijk op een nog veel grotere achterstand dan waar we voor vreesden.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 lange wachttijden voor de inschrijving van bedrijfsvoertuigen" (nr. 13409)
- mevrouw Bercy Slegers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse

des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les longues files d'attente aux guichets des antennes de la DIV" (n° 13707)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Les entrepreneurs doivent actuellement patienter entre 5 à 8 semaines pour obtenir l'immatriculation de leur véhicule et l'envoi de leurs plaques d'immatriculation.

Quel est le délai d'attente moyen pour l'immatriculation d'un véhicule utilitaire? Quelle est la cause de ces retards? Des mesures seront-elles prises pour y remédier et le secrétaire d'État envisage-t-il de réserver un traitement prioritaire aux demandes d'immatriculation des travailleurs indépendants qui dépendent de leur véhicule utilitaire pour pouvoir exercer leur activité?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV) ne fait aucune distinction entre les véhicules des particuliers et les véhicules utilitaires. Le traitement des dossiers est déterminé par la date de réception des documents. La DIV a résorbé l'intégralité de son retard et toutes les demandes sont gérées dans un délai de deux jours. Il ne me semble dès lors pas nécessaire de prendre des mesures supplémentaires ou de réserver un traitement prioritaire à certaines demandes. La mise en œuvre du nouveau logiciel d'immatriculation avait en effet temporairement occasionné quelques retards.

La DIV encourage l'utilisation de l'application webDIV. En concertation avec le secteur des assurances, elle s'efforce de sensibiliser les clients aux avantages d'une immatriculation par la voie électronique.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 13420 de Mme Galant devient sans objet.

12 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery 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 passage à niveau à la Duinenwaterzwembad à Knokke-Heist" (n° 13682)
- Mme Daphné Dumery au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le passage à niveau à la

Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de lange wachttijden in antennebureaus van de DIV" (nr. 13707)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ondernemers moeten momenteel vijf tot acht weken wachten vooraleer hun voertuig ingeschreven is en de nummerplaten worden toegestuurd.

Hoeveel bedraagt de gemiddelde wachttijd voor de inschrijving van een bedrijfsvoertuig? Wat is de oorzaak van de lange wachttijd? Komen er maatregelen? Overweegt de staatssecretaris een prioritaire behandeling van aanvragen van zelfstandigen die professioneel afhankelijk zijn van een beroepsvoertuig?

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De directie Inschrijving Voertuigen (DIV) maakt geen onderscheid tussen gewone voertuigen en bedrijfsvoertuigen. Enkel de datum van ontvangst van de documenten telt. Op dit ogenblik heeft de DIV geen achterstand meer. Iedere aanvraag wordt binnen de twee dagen afgehandeld. Bijkomende maatregelen of een prioritaire behandeling lijken me dan ook niet nodig. Door de invoering van een nieuwe inschrijvingsapplicatie waren er wel tijdelijk wachttijden ontstaan.

De DIV promoot het gebruik van webDIV. Via overleg met de verzekeringswereld tracht men de klanten bewust te maken van de voordelen van een elektronische inschrijving.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13420 van mevrouw Galant vervalt.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery 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 spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 13682)
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Duinenwaterzwembad à Knokke-Heist" (n° 13683)
 - 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 "le passage à niveau à la piscine Duinenwater à Knokke-Heist" (n° 14187)

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 13683)

- 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 spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 14187)

12.01 Tanguy Veys (VB): L'administration communale de Knokke-Heist a déjà insisté à plusieurs reprises auprès de la SNCB sur le danger que représentent les demi-barrières installées au passage à niveau situé près de la gare. Au début du mois, une voiture a heurté la barrière et l'accident a entraîné des retards dans la circulation des trains.

12.01 Tanguy Veys (VB): Het gemeentebestuur van Knokke-Heist heeft de NMBS al herhaaldelijk op het gevaar van de halve slagbomen aan de spoorwegovergang vlakbij het station gewezen. Begin deze maand reed een auto tegen de slagboom, waardoor de treinen vertraging opliepen.

Quelle est la position du secrétaire d'État? Va-t-on enfin installer des barrières complètes?

Wat is het standpunt van de staatssecretaris? Komen er eindelijk volle slagbomen?

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

12.02 Daphné Dumery (N-VA): À hauteur du passage à niveau près du Sportoase, à proximité de la gare de Knokke-Heist, le manque de sécurité est en effet flagrant. Les trains passent très lentement, ce qui suscite l'impatience des piétons et des cyclistes qui traversent sans attendre.

12.02 Daphné Dumery (N-VA): Er is aan de spoorwegovergang aan de Sportoase vlakbij het station van Knokke-Heist inderdaad een onveilige situatie. De treinen rijden er zeer traag voorbij, waardoor voetgangers en fietsers ongeduldig worden en toch al oversteken.

Infrabel a-t-il déjà présenté le dossier au SPF Mobilité? Quelle solution Infrabel envisage-t-il de mettre en œuvre et dans quel délai?

Heeft Infrabel dit dossier al voorgelegd aan de FOD Mobiliteit? Welke oplossing overweegt Infrabel en met welke timing?

12.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Conformément à un arrêté ministériel du 28 octobre 2010, ce passage à niveau appartient à la catégorie 2, avec des feux de signalisation et deux barrières partielles.

12.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Een ministerieel besluit van 28 oktober 2010 rangschikt deze overweg in de tweede categorie, met verkeerslichten en twee gedeeltelijke slagbomen.

Le 10 septembre 2012, Infrabel a signalé le problème au SPF Mobilité. La question a été évoquée le 28 septembre 2012, durant la réunion semestrielle entre Infrabel et le SPF Mobilité. Il a été expliqué que le temps de fermeture du passage à niveau en question était plus long que de coutume, ce qui incite certains usagers de la route à enfreindre les règles et à slalomer entre les barrières fermées.

Op 10 september 2012 heeft Infrabel de FOD Mobiliteit op de hoogte gebracht van het probleem. De situatie werd besproken op de halfjaarlijkse vergadering tussen Infrabel en de FOD op 28 september 2012. Er werd toen toegelicht dat de sluitingstijd aan deze spoorwegovergang langer is dan gebruikelijk, waardoor sommige weggebruikers de regels overtreden en slalommen tussen de gesloten slagbomen.

Les installations actuelles demeurent néanmoins les plus adéquates pour garantir la sécurité. Les passages à niveau de catégorie 2 sont parmi les plus sûrs. Dans les passages à niveau équipés de barrières complètes, des usagers de la route

Toch zijn de huidige veiligheidsinrichtingen de meest veilige keuze. Overwegen van tweede categorie behoren tot de veiligste groep. Bij overwegen met volledige slagbomen bestaat het gevaar dat weggebruikers tussen de slagbomen

risquent de rester emprisonnés entre les barrières et seul un détecteur d'obstacles, impossible à installer à Knokke pour des raisons techniques, pourrait pallier cette lacune.

Le 25 octobre 2012, le SPF Mobilité et Infrabel se sont rendus sur place et à l'issue de cette visite, ils ont jugé que les installations existantes offraient les garanties de sécurité requises. Un éventuel raccourcissement du temps de fermeture des barrières du passage à niveau sera toutefois étudié.

12.04 Tanguy Veys (VB): Je m'étonne qu'il ait fallu attendre le mois de septembre pour examiner ce dossier et je déplore que la seule action envisagée consiste à réduire le temps de fermeture des barrières. Des barrières complètes sont la seule solution pour sécuriser ce passage à niveau.

12.05 Daphné Dumery (N-VA): Le centre sportif situé près du passage à niveau a ouvert ses portes le 12 août. Infrabel n'a informé le SPF d'un problème éventuel que le 10 septembre. Nous devons tout mettre en œuvre pour trouver une solution et ainsi, préserver la sécurité des nombreux jeunes qui fréquentent la piscine.

L'incident est clos.

13 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 contrôle d'alcoolémie après un accident de la circulation" (n° 13774)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Plusieurs associations d'usagers de la route plaident depuis longtemps déjà pour une intensification des contrôles après un accident, notamment de l'alcoolémie. Bien que ces types de contrôles soient inscrits dans notre législation relative à la circulation routière et dans une circulaire, certains chiffres démontrent qu'ils ne sont pas organisés systématiquement.

Pour quelle raison ne le sont-ils pas? Ceci ne constitue-t-il pas une violation de la loi relative à la circulation routière et à la circulaire? Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il à cet égard?

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): L'IBSR a publié une analyse détaillée des statistiques des accidents pour 2010. Les

worden ingesloten. Dat kan alleen vermeden worden door obstakeldetectie, maar dat is in Knokke technisch niet mogelijk.

Op 25 oktober 2012 bezochten de FOD en Infrabel de plaats, waarna besloten werd dat de bestaande veiligheidsinstallatie voldoende is. Men zal wel onderzoeken of de sluitingstijd van de overwegen kan worden ingekort.

12.04 Tanguy Veys (VB): Het verwondert mij dat de zaak pas in september werd onderzocht. Ik betreur dat er enkel iets zal gedaan worden aan de sluitingstijd. Volledige slagbomen zijn de enige oplossing om alles veiliger te maken.

12.05 Daphné Dumery (N-VA): Op 12 augustus werd het sportcentrum aan de spoorwegovergang geopend. Infrabel heeft de FOD pas op 10 september op de hoogte gebracht van een mogelijk probleem. Met het oog op de veiligheid van de vele jongeren die het zwembad bezoeken, moeten wij er alles aan doen om een oplossing te vinden.

Het incident is gesloten.

13 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 "alcoholcontrole na een verkeersongeval" (nr. 13774)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Verschillende verkeersorganisaties pleiten er al langer voor om meer controles te doen na een ongeval, onder andere op alcohol. Hoewel dergelijke controles ingeschreven staan in onze verkeerswet en in een rondzendbrief, wijzen bepaalde cijfers uit dat dit zeker niet systematisch gebeurt.

Waarom gebeurt dit niet altijd? Is dat geen schending van de verkeerswet en de rondzendbrief? Wat zal de staatssecretaris hieraan doen?

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het BIVV heeft een uitvoerige analyse gepubliceerd van de ongevallenstatistieken

contrôles d'alcoolémie effectués par la police en cas d'accident ne cessent d'augmenter: 22 % en 2004; 62 % en 2010.

La loi du 31 juillet 2009 instaurant le test salivaire autorise désormais la police à procéder à une prise de sang sur les personnes qui, après un accident, n'ont pas pu être soumises à une analyse d'haleine.

La circulaire COL 8/2006 est la première circulaire commune de la ministre de la Justice et du Collège des procureurs généraux donnant des instructions à la police sur les circonstances dans lesquelles un contrôle d'alcoolémie doit être effectué. Ces instructions ont certainement contribué à la hausse du nombre de contrôles.

La police peut également requérir un médecin. L'autorisation du parquet n'est nécessaire qu'en cas d'accident mortel. Il arrive que des circonstances pratiques compliquent la réalisation du contrôle. Il faut également que l'état médical de l'intéressé lui permette de supporter le contrôle. Ces interventions peuvent en outre prendre énormément de temps et sont délicates. Lorsque la victime d'un accident n'impliquant aucun autre véhicule doit être transférée à l'hôpital ou décède, aucun tiers n'étant lésé et pour éviter des frais judiciaires inutiles, le parquet demandera rarement un contrôle. Cette catégorie d'accidents rassemble 42 % de l'ensemble des tués sur la route et 35 % de la totalité des blessés graves.

J'ignore s'il serait possible de procéder à des contrôles lors de tous les accidents et donc pas uniquement lors d'accidents ayant entraîné des dommages corporels.

Le rôle joué par l'alcool dans les accidents graves de la circulation a déjà été largement étudié et une récente étude européenne démontre que 38% des conducteurs gravement blessés lors d'un accident présentaient un taux d'alcool d'au moins 0,5 pour mille, avec une moyenne de 1,6 pour mille.

Je demanderai aux ministres de la Justice et de l'Intérieur d'insister davantage encore sur l'application de la circulaire. Je demanderai à l'IBSR des propositions sur des projets de recherche dans les hôpitaux concernant les blessés graves et les tués dans des accidents de la circulation, afin de pouvoir affiner notre politique en la matière.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je remercie le secrétaire d'Etat pour l'engagement qu'il a pris. Nous pourrions ainsi disposer de chiffres plus précis.

2010. De politie voert steeds meer alcoholcontroles uit bij een ongeval: 22 procent in 2004, 62 procent in 2010.

Dankzij de wet van 31 juli 2009 tot invoering van de speekseltest kan de politie nu ook een bloedproef laten afnemen bij personen die na een ongeval geen ademanalyse konden ondergaan.

De rondzendbrief nr. COL 8/2006 is de eerste gemeenschappelijke rondzendbrief van de minister van Justitie en het college van procureurs-generaal met richtlijnen aan de politie over de omstandigheden waarin een alcoholcontrole moet worden uitgevoerd. Ook dit heeft zeker bijgedragen tot meer controles.

De politie kan ook een geneesheer vorderen. Enkel voor dodelijke ongevallen is de toestemming vereist van het parket. Praktische omstandigheden kunnen de controle soms wel bemoeilijken. De medische situatie van de betrokkene moet de controle ook toelaten. Dergelijke interventies kunnen voorts tijdrovend en delicaat zijn. Bij een eenzijdig ongeval, waarbij het slachtoffer naar het ziekenhuis moet of overleden is, zal het parket niet snel controleren, omdat geen derden werden geschaad en onnodige gerechtskosten kunnen worden vermeden. 42 procent van alle verkeersdoden en 35 procent van alle zwaargewonden valt in de groep van de eenzijdige ongevallen.

Ik weet niet of controles bij alle ongevallen haalbaar zijn, niet alleen dus bij lichamelijke letsels, maar ook bij gewone materiële schade.

De rol van alcohol bij zware verkeersongevallen is al heel uitvoerig bestudeerd en een recente Europese studie wijst uit dat bij 38 procent van de zwaargewonde bestuurders een alcoholgehalte van minstens 0,5 promille werd vastgesteld, met een gemiddelde van 1,6 promille.

Ik zal aan de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken vragen om nog meer aan te dringen op de toepassing van de rondzendbrief. Aan het BIVV zal ik voorstellen vragen over onderzoeksprojecten in ziekenhuizen bij zwaargewonde bestuurders en verkeersdoden, om aldus ons beleid beter af te stemmen op deze problematiek.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de staatssecretaris voor zijn engagement. Op die manier kunnen we het probleem cijfermatig beter in kaart brengen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

14 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 "la lutte contre l'utilisation de véhicules non assurés et dépourvus de certificat de contrôle technique" (n° 13839)

14 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 "de aanpak van onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen" (nr. 13839)

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Malgré la loi du 1er novembre 1989, environ 1,2 % des voitures circulent encore sans assurance. Or l'an passé, ces 70 000 véhicules ont été impliqués dans 8 537 accidents dont le coût global s'est élevé à près de 23 millions d'euros, ce qui représente une augmentation de 7,1 % par rapport à 2010. Un groupe de travail a élaboré un plan d'action contre la conduite sans assurance et sans contrôle technique.

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ondanks de wet van 1 november 1989 rijdt nog altijd ongeveer 1,2 procent van de wagens rond zonder verzekering. Deze 70.000 voertuigen waren vorig jaar bij 8.537 ongevallen betrokken. De kosten bedragen bijna 23 miljoen euro, een stijging met 7,1 procent ten opzichte van 2010. Een werkgroep heeft een actieplan uitgewerkt inzake onverzekerde en niet-gekeurd rijden.

Quel est l'état d'avancement de la concertation entre les ministres de l'Intérieur, de la Justice et de l'Économie? Pourrions-nous consulter ce plan d'action? Où en est l'arrêté royal sur la Banque-Carrefour des véhicules? Quelles dispositions réglementaires sont requises pour autoriser l'utilisation de caméras mobiles permettant l'identification des plaques d'immatriculation (caméras ANPR)? Le ministre nous avait annoncé une intensification des contrôles à partir de janvier. S'est-il fixé des objectifs théoriques? Comment compte-t-il s'y prendre pour atteindre ces objectifs? Quelle incidence aura la régionalisation du contrôle technique?

Hoever staat het overleg met de ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie en Economie? Kunnen wij inzage krijgen in het actieplan? Hoever staat het met het KB over de Kruispuntbank van de voertuigen? Welke reglementaire bepalingen zijn nodig om het gebruik van mobiele camera's met nummerplaatherkenning (ANPR) toe te laten? Er is aangekondigd dat het aantal controles wordt opgedreven vanaf januari. Zijn er streefcijfers? Hoe wil men die halen? Wat zal de invloed zijn van de regionalisering van de technische keuring?

14.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Une concertation entre les ministres de l'Intérieur, de la Justice et de l'Économie a été organisée. Le ministre des Finances a également été informé. Sur la base de cette concertation, le plan d'action a été modifié sur certains points. Les modifications apportées ont été ensuite débattues avec les parties prenantes au sein du groupe de travail. Dans l'intervalle, j'ai fait inscrire la proposition définitive à l'ordre du jour du conseil des ministres. Je suis disposé à venir exposer la teneur de ce plan d'action devant votre commission sitôt que le conseil des ministres l'aura approuvé.

14.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet** (*Nederlands*): Er is overleg geweest met de ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie en Economie. Ook de minister van Financiën is op de hoogte gebracht. Op basis van het overleg is het actieplan op enkele punten gewijzigd. Nadien zijn de wijzigingen besproken met de stakeholders in de werkgroep. Intussen heb ik het definitieve voorstel op de agenda van de ministerraad laten zetten. Ik ben bereid om het actieplan na de goedkeuring daar in deze commissie toe te lichten.

La Banque-Carrefour des véhicules n'est qu'un des éléments qui contribueront à améliorer les bases de données et à fluidifier l'échange de données relatives aux véhicules qui sont éparpillées ici et là. L'arrêté royal exécutant la loi du 19 mai 2010

De Kruispuntbank van de voertuigen is maar een van de elementen voor de verbetering van de gegevensbestanden en de vlottere uitwisseling van de her en der verspreide voertuiggegevens. Het KB tot uitvoering van de wet van 19 mei 2010 is nodig.

correspond à une nécessité.

Il est juridiquement incertain que des caméras ANPR mobiles puissent être utilisées pour constater le non-respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique. Ce point sera réglé par le biais d'un projet de loi portant exécution de mon plan stratégique visant à améliorer la sécurité routière.

Le plan d'action comporte quelques mesures susceptibles d'être prises rapidement. Ces mesures ont été débattues avec les parties prenantes.

Après la régionalisation du contrôle technique, il appartiendra aux Régions de procéder à une évaluation portant sur la question de savoir si elles poursuivront ou non la politique que nous avons menée.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Voilà une réponse ministérielle qui offre des perspectives mais on ne sait pas très bien suivant quel calendrier le plan d'action et l'arrêté royal seront élaborés. Il est en tout cas grand temps que la Banque-Carrefour des véhicules devienne opérationnelle.

L'incident est clos.

15 Questions jointes 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 "une distinction légale claire entre les tracteurs agricoles et les camions malaxeurs de béton" (n° 13864)

- 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 "la concurrence déloyale dans le secteur des tracteurs agricoles et des voitures de golf" (n° 13883)

15.01 David Geerts (sp.a): Les véhicules agricoles peuvent rouler au mazout de chauffage et la réglementation en matière de temps de conduite et de repos, l'Eurovignette ni la taxe de circulation ne leur sont applicables. Les camions malaxeurs de béton ressortissent à la commission paritaire 124 et sont soumis à beaucoup plus d'obligations. D'après FedBeton, le régime fiscal avantageux des véhicules agricoles génère une concurrence déloyale importante dans le secteur.

Des mesures seront-elles prises? Combien de

Het is juridisch onzeker of mobiele ANPR-camera's gebruikt mogen worden voor het vaststellen van de niet-naleving van de verzekerings- en keuringsplicht. Dit zal worden geregeld via een wetsontwerp ter uitvoering van mijn strategisch plan voor meer verkeersveiligheid.

In het actieplan staan enkele maatregelen die snel kunnen worden genomen. Deze zijn besproken met de betrokkenen.

Het komt de Gewesten na de regionalisering van de technische keuring toe te evalueren of zij ons beleid voortzetten.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit antwoord biedt perspectief, maar de timing voor het actieplan en het KB is onduidelijk. Het is in elk geval hoog tijd dat de Kruispuntbank operationeel wordt.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen 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 "een duidelijke wettelijke afbakening tussen landbouwtractoren en betonmixers" (nr. 13864)

- 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 "de oneerlijke concurrentie van de landbouwtractoren en golfkarretjes" (nr. 13883)

15.01 David Geerts (sp.a): Landbouwvoertuigen mogen rijden op stookolie, kennen geen rij- en rusttijden, hebben geen eurovignet en betalen geen verkeersbelasting. Betonmixers vallen onder paritair comité 124 en zijn onderworpen aan veel meer verplichtingen. Het fiscaal gunstige regime voor landbouwvoertuigen leidt volgens FedBeton tot heel wat deloyale concurrentie in de sector.

Zullen er maatregelen worden genomen? Hoeveel

contrôles effectifs ont été opérés en 2012?

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): L'association de transporteurs UPTR ne remet nullement en cause les conditions favorables dont bénéficient les horticulteurs et les exploitants agricoles et forestiers, mais bien l'utilisation de leurs véhicules à d'autres fins. Les mesures proposées pour lutter contre la concurrence déloyale dans le monde du transport se font attendre depuis longtemps. Où en est le dossier?

15.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Mes services préparent actuellement un projet de règlement relatif à l'immatriculation des véhicules agricoles et forestiers. Ce texte prévoit une différenciation de l'immatriculation en fonction de la destination de ces véhicules, c'est-à-dire une marque d'immatriculation par utilisation. Les tracteurs agricoles et forestiers spécifiquement utilisés pour ce type de travaux porteront une plaque à fond rouge.

Le problème du phénomène de distorsion de concurrence est essentiellement de nature fiscale et concerne le règlement relatif aux accises et à l'utilisation du diesel rouge. C'est pourquoi j'ai attiré l'attention de mon collègue des Finances sur cette question.

Le nouveau projet sera soumis à l'ensemble des secteurs concernés en vue de leur donner l'occasion de formuler des observations et de fixer les modalités d'exécution. Je prévois l'entrée en vigueur de cette réglementation pour le printemps 2013. Les nouvelles marques d'immatriculation seront délivrées lors de la première immatriculation d'un véhicule agricole ou forestier. Les réimmatriculations de véhicules seront réparties sur une certaine période. Les tracteurs récents seront immatriculés plus rapidement que les autres.

L'utilisation abusive de véhicules agricoles fait l'objet d'une surveillance renforcée sous la forme de contrôles routiers effectués sur la base de plaintes ou des observations faites par les 38 contrôleurs routiers de la DG Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports. Les plaintes assorties d'informations suffisantes pour permettre un contrôle peuvent toujours être envoyées à control@mobilit.fgov.be. Outre ces contrôles routiers, la direction générale a lancé en septembre 2009 des contrôles dans des entreprises présentant un profil à risque en matière d'usage abusif de véhicules agricoles. Ces contrôles étaient effectués par les 20 contrôleurs en entreprise de la DG mais ont été suspendus en raison du faible nombre

effectieve controles gebeurden er in 2012?

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De gunstvoorwaarden voor land-, tuin- en bosbouwers worden op zich niet in vraag gesteld door de vervoerdersvereniging UPTR, maar wel het gebruik van die voertuigen voor andere doeleinden. De vooropgestelde maatregelen om de oneerlijke concurrentie binnen de transportwereld tegen te gaan blijven echter heel lang uit. Wat is de stand van zaken?

15.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Mijn diensten bereiden momenteel een ontwerp van reglementering voor betreffende de inschrijving van land- en bosbouwvoertuigen. Dat ontwerp beoogt een inschrijving die verschilt naargelang het gebruik waartoe die voertuigen bestemd zijn, door een andere nummerplaat aan elk gebruik te verbinden. De nummerplaat voor land- of bosbouwtrekkers die specifiek worden gebruikt voor land- en bosbouwdoeleinden zal een rode achtergrond hebben.

De problematiek van de concurrentievervalsing is vooral fiscaal van aard en betreft de reglementering inzake accijnzen en het gebruik van rode diesel. Daarom heb ik de aandacht van mijn collega-minister van Financiën op deze kwestie gevestigd.

Het nieuwe ontwerp zal aan alle betrokken sectoren worden voorgelegd, om hun opmerkingen te horen en de uitvoeringsmodaliteiten vast te stellen. Ik verwacht dat de reglementering in de lente van 2013 in werking zal treden. De nieuwe kentekenplaten zullen worden afgegeven bij de eerste inschrijving van het land- of bosbouwvoertuig. Voor de reeds ingeschreven voertuigen zal de herinschrijving in de tijd gespreid worden. Recente tractoren zullen sneller worden ingeschreven dan de andere.

Er bestaat een verscherpt toezicht op het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen in de vorm van wegcontroles, op basis van klachten en via eigen observaties door de 38 wegcontroleurs van het DG Vervoer van de FOD Mobilité en Vervoer. Klachten met voldoende informatie om een controle mogelijk te maken, kunnen steeds worden verstuurd naar control@mobilit.fgov.be. Naast die controles op de weg is het directoraat-generaal in september 2009 gestart met bedrijfscontroles in bedrijven die een risicoprofiel vertonen voor het onrechtmatige gebruik van landbouwvoertuigen. Die controles worden uitgevoerd door de 20 bedrijfscontroleurs van het DG. Ze werden echter stopgezet wegens zeer beperkte

d'infractions constatées.

Dans le courant de l'année 2013, les voiturettes de golf répondant à la définition technique d'un cyclomoteur à quatre roues pouvant atteindre une vitesse maximale de 45 kilomètres à l'heure, devront également être immatriculées et être munies d'une plaque minéralogique.

L'incident est clos.

16 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 "l'identification du conducteur" (n° 13902)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Si l'identification du conducteur s'avère impossible lors de la constatation d'une infraction routière, la loi suppose que l'infraction a été commise par le titulaire de la marque d'immatriculation. Si le titulaire déclare sur le formulaire *ad hoc* qu'il ne conduisait pas le véhicule, il n'est pas tenu de mentionner l'identité de la personne qui était au volant. Ni le titulaire, ni le conducteur ne sont donc inquiétés.

Ce principe donnant lieu à un nombre croissant d'abus, j'ai déposé une proposition de loi tendant à obliger le titulaire à dévoiler l'identité du conducteur. Le secrétaire d'État a fait savoir à cette occasion qu'il déposerait lui-même un projet. On ne savait pas encore clairement s'il opterait pour une obligation de notification ou pour le principe de responsabilité liée à la marque d'immatriculation.

Une autre faille est apparue depuis lors dans la réglementation, à savoir la possibilité d'immatriculer un véhicule au nom d'un mineur d'âge. Cette situation entraîne un problème en cas de constatation puisque le mineur d'âge ne peut être le conducteur et qu'il ne peut davantage être tenu de dévoiler l'identité du conducteur. Selon les dispositions de l'article 25 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001, il semble en effet possible, sur le plan strictement juridique, de céder un véhicule à un enfant.

Qu'en est-il du règlement relatif à l'identification du conducteur en cas d'infraction? Optera-t-on pour l'obligation de notification ou pour le principe de la responsabilité liée à la marque d'immatriculation? Peut-on immatriculer un véhicule au nom d'un enfant? Le secrétaire d'État a-t-il connaissance de cas semblables? Va-t-il mettre fin à cette faille de la réglementation?

vastgestelde overtredingen.

De golfkarretjes die beantwoorden aan de technische definitie van een vierwielige bromfiets met een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur, zullen in de loop van 2013 ook moeten worden ingeschreven en een nummerplaat moeten hebben.

Het incident is gesloten.

16 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 "de identificatie van de bestuurder" (nr. 13902)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Als bij de vaststelling van een verkeersovertreding de identificatie van de bestuurder onmogelijk blijkt, dan vermoedt de wet dat de overtreding werd begaan door de titularis van de nummerplaat. Als de titularis op het betrokken formulier aangeeft dat hij het voertuig niet bestuurde, is hij niet verplicht te vermelden wie er wel aan het stuur zat. Zo blijven titularis en bestuurder beiden buiten schot.

Dit principe wordt zo vaak misbruikt, dat ik een wetsvoorstel heb ingediend om de titularis te verplichten de bestuurder bekend te maken. De staatssecretaris liet toen weten dat hij zelf met een ontwerp zou komen. Het was nog onduidelijk of hij voor een meldingsplicht of een kentekenaansprakelijkheid zou kiezen.

Ondertussen blijkt dat er ook nog een ander achterpoortje is: namelijk een auto inschrijven op de naam van een minderjarige. Dat geeft bij vaststellingen problemen omdat hij de minderjarige niet de bestuurder kan zijn geweest en hij ook niet kan worden verplicht om de bestuurder kenbaar te maken. Volgens de bepalingen van artikel 25 van het KB van 20 juli 2001 lijkt het strikt juridisch inderdaad mogelijk te zijn om een voertuig over te dragen aan een kind.

Hoe staat het met de regeling voor identificatie van een bestuurder in geval van een overtreding? Zal men kiezen voor meldingsplicht of voor kentekenaansprakelijkheid? Kan een voertuig op de naam van een kind worden ingeschreven? Kent de staatssecretaris zulke gevallen? Zal hij deze achterpoort sluiten?

16.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il existe différentes possibilités d'augmenter la responsabilité du titulaire d'une plaque d'immatriculation. Le titulaire d'une plaque d'immatriculation doit savoir à qui il a confié son véhicule et il est tenu de pouvoir communiquer cette information à la police.

La police souhaite simplifier les formalités administratives qu'elle est aujourd'hui tenue de remplir afin de procéder à l'identification du contrevenant. Elle perd en effet beaucoup de temps si le titulaire de la plaque d'immatriculation ne l'informe pas de l'identité du conducteur. C'est la raison pour laquelle certains proposent de toujours faire payer par le titulaire de la plaque d'immatriculation l'amende due pour de petites infractions. J'ai le sentiment que cette idée emporte de plus en plus l'adhésion. Il va sans dire qu'une exception sera consentie si le titulaire de la plaque d'immatriculation peut prouver qu'il ne peut avoir commis l'infraction, par exemple en cas de vol du véhicule. Quiconque refuse de communiquer l'identité du conducteur pourra donc être sanctionné. Afin de trouver une solution qui reçoive également le soutien de la Justice et des élus, je demanderai à mon administration de créer un groupe de travail.

Selon les données de la DIV, 629 véhicules à moteur exactement sont aujourd'hui immatriculés au nom de mineurs. Il me semble dès lors qu'il s'agit d'un phénomène marginal lorsqu'on considère l'ensemble des tentatives entreprises par des contrevenants pour se soustraire aux conséquences d'une infraction au code de la route. Il faut ajouter que le représentant légal du mineur peut toujours voir sa responsabilité engagée. Néanmoins, nous pouvons envisager de réserver aux majeurs l'immatriculation d'un véhicule.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il semble acquis que le choix se portera en définitive sur un système hybride: d'une part la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation pour les perceptions immédiates et d'autre part l'obligation de signaler à la police l'identité du conducteur en cas d'infraction grave.

Les véhicules immatriculés au nom d'un mineur ne sont pas très nombreux mais les 629 véhicules concernés sont 629 véhicules de trop. Nous allons envisager la possibilité de prendre une initiative légale.

L'incident est clos.

16.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Er zijn verschillende mogelijkheden om de aansprakelijkheid van de houder van een nummerplaat te verscherpen. De houder van een nummerplaat moet weten aan wie hij zijn voertuig heeft toevertrouwd en dat moet hij kunnen meedelen aan de politie.

De politie wil de administratieve formaliteiten om tot identificatie van de overtreder over te gaan, vereenvoudigen. Er gaat veel tijd verloren als de houder van de nummerplaat de bestuurder niet bekend maakt. Daarom pleiten sommigen ervoor de houder van de nummerplaat de boete voor kleine overtredingen altijd te doen betalen. Ik denk dat er een consensus groeit voor dit idee. Uiteraard wordt dan een uitzondering gemaakt als de houder van de nummerplaat kan bewijzen dat hij de overtreding niet kan begaan hebben, zoals bij diefstal van het voertuig. Wie weigert de identiteit van de bestuurder bekend te maken, kan dan gestraft worden. Om een oplossing te vinden die ook door Justitie en politiek wordt gesteund, zal ik mijn administratie vragen een werkgroep op te richten.

Volgens de gegevens van de DIV zijn er op dit ogenblik welgeteld 629 motorvoertuigen ingeschreven op naam van minderjarige personen. Het lijkt me een marginaal fenomeen binnen de pogingen om aan de gevolgen van een verkeersovertreding te ontsnappen. Daar komt bij dat de wettige vertegenwoordiger van de minderjarige altijd aangesproken kan worden. Niettemin kunnen we overwegen om de inschrijving van een voertuig voor te behouden aan meerderjarigen.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Blijkbaar zal men voor een combinatie gaan: kentekenaansprakelijkheid voor de onmiddellijke inningen en plicht om de effectieve bestuurder aan te duiden bij zwaardere overtredingen.

Er zijn niet veel voertuigen op de naam van een minderjarige ingeschreven, maar het zijn er 629 te veel. We zullen nagaan of we een wettelijk initiatief kunnen nemen.

Het incident is gesloten.

17 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 forum shopping en cas de déchéance avec preuves" (n° 13905)

17 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 "'forum shopping' in geval van verval met proeven" (nr. 13905)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les conducteurs condamnés à une déchéance du droit de conduire peuvent se présenter dans plusieurs centres de contrôle afin de se soumettre aux examens médicaux ou psychologiques qui leur sont imposés. S'ils ne réussissent pas ces examens dans un centre, ils se présentent dans un autre centre où ils les réussissent. Les centres ne sont pas informés de leurs décisions respectives.

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Bestuurders die veroordeeld zijn tot een verval van het recht tot sturen, kunnen zich bij verschillende controlecentra aanbieden om de opgelegde medische of psychologische onderzoeken af te leggen. Als ze in een bepaald centrum niet slagen, gaan ze gewoon naar het volgende tot ze wel slagen. De centra zijn niet op de hoogte van elkaars beslissingen.

En outre, les centres de contrôle ne reçoivent que des bulletins de condamnation extrêmement sommaires si bien qu'ils ne sont pas informés des faits pour lesquels le conducteur qui se présente chez eux a été condamné. De plus, il n'y a absolument aucun suivi si un condamné est référé au Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA).

Daarnaast krijgen de controlecentra slechts uiterst summiere veroordelingsbulletins, waardoor ze niet op de hoogte zijn van de feiten waarvoor de bestuurder veroordeeld werd. Er is ook totaal geen opvolging als een veroordeelde naar het Centrum voor rijgeschiktheid en voertuigaanpassing (CARA) wordt doorverwezen.

Le secrétaire d'État est-il informé de ce phénomène de shopping entre les différents centres de contrôle? Comment compte-t-il s'y prendre pour empêcher ce shopping à l'avenir? Instaurera-t-il un échange d'informations entre les différents centres de contrôle? Fera-t-il adopter une modification légale interdisant ce shopping? Veillera-t-il, en concertation avec la ministre de la Justice, à ce que les centres de contrôle puissent disposer de plus d'informations concernant le condamné afin qu'ils soient à même de lui proposer un programme sur mesure? Développera-t-il un système permettant d'assurer un meilleur suivi du condamné s'il est référé au CARA?

Is de staatssecretaris op de hoogte van het fenomeen van shopping tussen de verschillende controlecentra? Hoe zal dat in de toekomst onmogelijk worden? Komt er een gegevensuitwisseling tussen de verschillende controlecentra? Komt er een wetswijziging die het shoppen verbiedt? Zal de staatssecretaris er in overleg met de minister van Justitie voor zorgen te zorgen dat de controlecentra over meer informatie kunnen beschikken over de veroordeelde, zodat ze programma's op maat kunnen aanbieden? Zal er een systeem ontwikkeld worden om een veroordeelde die wordt doorverwezen naar het CARA, beter op te volgen?

17.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je ne suis pas informé de l'existence de ce phénomène mais je le prends néanmoins très au sérieux. Conformément à l'arrêté royal de 1988, il n'est pas permis d'aller d'un centre à l'autre. Un condamné ne peut demander l'autorisation de se soumettre aux examens requis dans un autre centre de contrôle, désigné par mon administration, que s'il a essuyé deux échecs consécutifs dans le même centre.

17.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Ik ben niet op de hoogte van het fenomeen, maar ik neem het wel ernstig. Volgens het KB van 1988 is het niet toegelaten om van het ene centrum naar het andere te gaan. Alleen wanneer een veroordeelde twee keer na elkaar niet geslaagd is in hetzelfde centrum, kan hij vragen onderzocht te worden in een ander centrum, dat dan door mijn administratie wordt aangeduid.

La législation prévoit que le condamné doit donner son accord écrit avant que certaines informations le concernant puissent être communiquées. Nous pourrions envisager d'autoriser la communication

De wetgeving bepaalt dat de veroordeelde zijn schriftelijk akkoord moet geven om bepaalde gegevens mee te delen. Wij kunnen overwegen om meer gerechtelijke informatie mee te delen over de

d'un plus grand nombre d'informations judiciaires ayant trait aux antécédents du condamné ou à la condamnation proprement dite mais cela soulèverait un problème de protection de la vie privée. Au début des examens médicaux ou psychologiques, divers renseignements peuvent être demandés à l'intéressé lui-même.

C'est toujours le centre de contrôle désigné, et non le CARA, qui doit faire savoir au parquet que le permis de conduire peut être restitué au conducteur condamné. Si le centre de contrôle réfère le condamné au CARA mais que le condamné ne s'y rend pas, il ne peut être relevé de sa déchéance du droit de conduire.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il serait donc juridiquement impossible de pratiquer facilement ce type de shopping entre les centres. En outre, il semblerait que la procédure lors du renvoi vers le CARA soit hermétique. Or il nous revient pourtant que pareilles pratiques existent. Il faut donc se demander comment la réglementation peut apparemment être contournée malgré tout.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 du gaz naturel comme carburant pour véhicule" (n° 14012)

18.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Le recours au gaz naturel comme carburant peut constituer une piste intéressante face à l'épuisement des gisements d'énergie fossile: 50 à 60 % d'émissions d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures en moins, 25 % de CO₂ en moins, longévité du moteur, moins de nuisances sonores, 100 % de compatibilité avec le biogaz renouvelable.

Selon la Confédération belge du commerce et de la réparation automobiles et des secteurs connexes (FEDERAUTO), sans aucun incitant fiscal significatif, la vente de véhicules au gaz naturel liquéfié et hybrides risque de s'essouffler, voire de s'éteindre.

Disposez-vous de résultats d'analyses ou d'études en la matière? Que pensez-vous des déclarations de FEDERAUTO? Je voudrais savoir dans quelle mesure cette source de carburant est encouragée

antécédents ou over de veroordeling zelf, maar dan komt de discussie wat tot de privacy behoort. Bij het begin van de onderzoeken kunnen diverse gegevens gevraagd worden aan de betrokkene zelf.

Het is altijd het aangeduide controlecentrum dat aan het parket moet laten weten dat het rijbewijs mag worden teruggegeven en niet het CARA. Als het centrum naar het CARA doorverwijst, maar de betrokkene gaat niet, dan kan zijn recht tot sturen ook niet hersteld worden.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Vlot shoppen tussen de centra is juridisch dus niet mogelijk. Ook de procedure bij een doorverwijzing naar het CARA lijkt waterdicht. Toch krijgen wij signalen dat dergelijke zaken gebeuren. We moeten dus nagaan hoe de regelgeving blijkbaar toch kan worden omzeild.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 aardgas als brandstof voor voertuigen" (nr. 14012)

18.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): De aanwending van aardgas als motorbrandstof kan een interessante optie zijn, nu de fossiele brandstofvoorraden stilaan opgebruikt raken. Bij de verbranding van aardgas komt immers 50 tot 60 procent minder stikstofdioxide en koolwaterstof en 25 procent minder CO₂ vrij. Bovendien is aardgas minder schadelijk voor de motor, veroorzaakt het minder geluidsoverlast en is het voor 100 procent compatibel met hernieuwbaar biogas.

Volgens de Belgische Confederatie van de Autohandel en -reparatie en van de Aanverwante Sectoren (FEDERAUTO) dreigt de verkoop van hybride- en LNG-voertuigen in elkaar te zakken en zelfs helemaal uit te doven als er niet in belangrijke fiscale incentives wordt voorzien.

Beschikt u over resultaten van analyses of studies hieromtrent? Wat vindt u van de verklaringen van FEDERAUTO? In hoeverre wordt aardgas als brandstof gepromoot door het federale niveau?

au niveau fédéral.

18.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): En Belgique sont inscrits 375 véhicules équipés au gaz naturel, dont 103 hybrides. Il n'existe qu'une dizaine de stations CNG (*Compressed Natural Gas*).

Le CNG représente une alternative positive par rapport à l'essence, principalement sur l'ensemble des autres particules mais aussi relativement au CO₂. Le coût du CNG à la pompe est très intéressant et celui-ci peut y être amené par réseau plutôt que par camion-citerne.

Le taux de déductibilité des voitures de société et l'avantage en nature pourraient constituer des incitants fédéraux mais ces mesures ne sont pas prévues actuellement.

Ce que fait le fédéral dans le cadre du *masterplan* Voitures électriques, il le fait également envers les voitures équipées au gaz naturel. Pour l'instant, nous adaptons notre réglementation. Les textes sont envoyés à la Commission européenne et nous attendons leur retour. Nous attendons également la réglementation de l'Union européenne et de la Commission économique de l'ONU (CEE-ONU) en vue d'une harmonisation et d'un système réglementaire plus adapté au CNG.

18.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Il faut informer le public qui éprouve une certaine appréhension, parfois par confusion entre le gaz naturel et le LPG. Intervenir sur le taux de déductibilité pour les voitures de société offrirait un double avantage, en termes de sensibilisation comme d'impact financier. Comme vous, j'attends les réponses de la Commission européenne.

L'incident est clos.

19 Questions jointes 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 "les moyens de contourner le retrait du permis de conduire" (n° 14041)
- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Justice sur "la possibilité d'obtenir un duplicata lors d'un retrait de permis de conduire" (n° 14048)
- 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

18.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): In België rijden 375 van de ingeschreven voertuigen op aardgas; 103 daarvan zijn hybridevoertuigen. Er zijn slechts een tiental CNG-stations (*Compressed Natural Gas*).

CNG is een positief alternatief voor benzine wat de uitstoot van CO₂ en ook van andere partikels betreft. De prijs van CNG aan de pomp is zeer voordelig en de tankstations kunnen worden bevoorrad via het net, in plaats van door tankwagens.

De aftrekbaarheid van bedrijfswagens en het voordeel in natura zouden federale stimuli kunnen zijn, maar dergelijke maatregelen zitten er momenteel niet in de pijplijn.

Wat het federale niveau doet voor elektrische wagens in het kader van het desbetreffende masterplan, doet het ook voor aardgasauto's. Wij zijn nu bezig met het aanpassen van onze regelgeving. De teksten werden aan de Europese Commissie gestuurd en wij wachten ze nu terug in. Wij kijken ook uit naar de regelgeving van het Europese Unie en van de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) met het oog op een harmonisatie en een regelgevend systeem dat beter afgestemd is op het gebruik van CNG.

18.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Men moet het publiek informeren; de mensen kampen immers met enige koudwatervrees, onder meer omdat ze aardgas met LPG verwarren. Ingrijpen in het aftrektarief voor bedrijfsvoertuigen zou een dubbel voordeel bieden, qua sensibilisering enerzijds en qua financiële impact anderzijds. Net als u wacht ik op de antwoorden van de Europese Commissie.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen 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 "het omzeilen van een ingetrokken rijbewijs" (nr. 14041)
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Justitie over "de mogelijkheid tot het ontvangen van een duplicaat van een ingetrokken rijbewijs" (nr. 14048)
- de heer Jef Van den Bergh aan de

des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des automobilistes qui continuent de circuler alors qu'ils ont fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire" (n° 14175)

- Mme Isabelle Emmery 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 automobilistes roulant sans permis de conduire" (n° 14176)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu 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 retrait de permis de conduire" (n° 14182)

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 controle van het rijden spijts verval" (nr. 14175)

- mevrouw Isabelle Emmery 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 "autobestuurders zonder rijbewijs" (nr. 14176)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu 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 intrekken van rijbewijzen" (nr. 14182)

19.01 Daphné Dumery (N-VA): Quand un conducteur doit restituer son permis dans le cadre d'un contrôle de police, il lui est possible dès le lendemain d'en obtenir un duplicata moyennant présentation d'une attestation de perte.

19.01 Daphné Dumery (N-VA): Als iemand zijn rijbewijs moet afgeven bij een politiecontrole, kan diezelfde persoon de volgende dag mits voorlegging van een attest van verlies een duplicaat van zijn rijbewijs krijgen.

Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre pour éviter de telles fraudes à l'avenir? Quel pourcentage des conducteurs s'étant vus retirer leur permis en 2011 et 2012 ont été pris en possession d'un duplicata de leur permis?

Hoe zal de regering dergelijke fraude in de toekomst vermijden? Hoeveel procent van de bestuurders wiens rijbewijs werd ingetrokken in 2011 en 2012 maakte zich hieraan schuldig en werd betrapt met een duplicaat van het rijbewijs?

19.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secrétaire d'État reconnaît-il le problème des conducteurs qui circulent en dépit d'une interdiction de conduire, simplement parce qu'ils n'ont jamais restitué leur permis ou parce qu'ils en ont demandé un nouveau? Existe-t-il un moyen de régler rapidement ce problème? Qu'en est-il de la concertation avec le département de la Justice? La police pourra-t-elle, grâce à une interconnexion des banques de données, avoir directement accès à des informations sur les déchéances du permis de conduire? Ceci permettrait-il de régler le problème et dans quel délai une telle solution pourrait-elle être mise en œuvre? Une solution intermédiaire est-elle envisageable?

19.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Erkent de staatssecretaris het probleem van rijden ondanks een rijverbod, omdat men zijn rijbewijs nooit heeft ingeleverd of omdat men een nieuw rijbewijs heeft aangevraagd? Ziet hij een snelle oplossing? Hoe staat het met het overleg met Justitie? Zal de politie via een koppeling rechtstreeks informatie over de vervallenverklaring kunnen opvragen? Is het probleem daarmee van de baan? Tegen wanneer kan dit? Is een tussentijdse oplossing nodig of mogelijk?

19.03 Isabelle Emmery (PS): La presse a fait état de 10 507 condamnations de conducteurs déchus du permis de conduire qui s'étaient fait délivrer un duplicata au moyen d'une déclaration de vol.

19.03 Isabelle Emmery (PS): In de pers werd gewag gemaakt van 10.507 veroordelingen van bestuurders wier rijbewijs was ingetrokken en die na een aangifte van diefstal een duplicaat van hun rijbewijs hadden verkregen.

Où en est le projet de base de données commune aux services de la justice et de la police en matière de permis de conduire?

Hoever staat het project met betrekking tot de ontwikkeling van een gemeenschappelijke gegevensbank van de rijbewijzen voor de

politiediensten en het departement Justitie?

19.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Subsidiairement, qu'en est-il de l'évolution du nombre de retraits et de déchéances?

19.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Als bijkomende vraag, hoe staat het met de evolutie en het aantal intrekkingen en vervallenverklaringen?

19.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il faudra que je réadresse la dernière question à mon administration. Un conducteur peut effectivement déposer une fausse déclaration de perte ou de vol du permis de conduire auprès de la police et demander un duplicata de son permis de conduire auprès de l'administration communale sur la base de l'attestation qui lui aura été délivrée.

19.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Die laatste vraag zal ik opnieuw moeten stellen aan mijn administratie. Een bestuurder kan inderdaad een valse verklaring van verlies of diefstal van het rijbewijs afleggen bij de politie en met dat attest een duplicaat van het rijbewijs in de gemeente aanvragen.

(*En français*) La future banque-carrefour des permis de conduire peut offrir ici une solution. Cette base de données est opérationnelle, elle permet le lien avec le registre national pour l'identité, la photo et la signature, avec les communes qui délivrent déjà le permis de conduire modèle carte bancaire et avec le fabricant de ces cartes.

(*Frans*) De toekomstige kruispuntbank van de rijbewijzen kan hiervoor een oplossing bieden. Die databank is operationeel en maakt het mogelijk een link te leggen met het rijksregister voor de identiteit, de foto en de handtekening, met de gemeenten die al rijbewijzen bankkaartmodel afgeven en met de fabrikant van die kaarten.

(*En néerlandais*) L'administration de la Justice envoie les données relatives à la déchéance du droit de conduire et à la réintégration dans ce droit au SPF Mobilité, mais ces données sont incomplètes jusqu'ici. Dès que la base de données de la Justice aura été complètement adaptée, il sera possible d'établir un lien avec la banque-carrefour des permis de conduire.

(*Nederlands*) Justitie stuurt de gegevens over het verval en het herstel van het recht tot sturen door naar de FOD Mobiliteit, maar tot nu toe zijn die onvolledig. Zodra de databank van Justitie volledig is aangepast, is een link mogelijk zijn met de Kruispuntbank van de rijbewijzen.

Un projet est en cours entre le SPF Mobilité, le SPF Santé publique et Fedict en vue du transfert électronique des données en matière d'aptitude médicale vers la banque-carrefour des permis de conduire.

Er loopt een project tussen de FOD Mobiliteit, de FOD Volksgezondheid en Fedict om de gegevens inzake medische geschiktheid elektronisch door te sturen naar de Kruispuntbank van de rijbewijzen.

Le SPF Mobilité coopère avec le GOCA et la police pour l'échange électronique des résultats aux examens de conduite.

De FOD Mobiliteit werkt samen met GOCA en de politie aan de elektronische uitwisseling van de resultaten van de rijexamens.

L'instauration d'une interdiction de conduire et le retrait immédiat du permis ont déjà été discutés dans le passé avec la police fédérale et locale et ce projet sera réinitialisé.

In het verleden is het invoeren van het rijverbod en de onmiddellijke intrekking al besproken met de lokale en federale politie en dit project zal opnieuw worden opgestart.

(*En français*) Ce système peut limiter l'abus de demandes de duplicata mais ne peut totalement l'empêcher. Celui qui triche risque des sanctions importantes. Pour que cette menace soit crédible, il faut pouvoir détecter les fraudes. Cette banque de données nous y aidera.

(*Frans*) Met dat systeem kunnen misbruiken, waarbij duplicaten worden aangevraagd, worden ingeperkt, maar niet volledig voorkomen. Wie fraudeert, kan streng worden gestraft. Opdat die stok achter de deur geloofwaardig zou zijn, moet men de fraude kunnen opsporen. Die databank zal ons daarbij helpen.

19.06 Daphné Dumery (N-VA): La collaboration entre les administrations est donc loin d'être optimale sur le plan de l'échange de données. Je

19.06 Daphné Dumery (N-VA): De samenwerking tussen de administraties verloopt dus problematisch als het gaat om de uitwisseling van gegevens. Ik zal

compte bien interroger la ministre de la Justice sur la cause de ces problèmes.

19.07 Isabelle Emmery (PS): Le secrétaire d'État vise le département de la Justice au sujet de la transmission de données incomplètes. Nous irons donc en commission de la Justice.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n° 14163 et n° 14164 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en question écrite. La question n° 14186 de M. Veys est reportée.

La réunion publique est levée à 12 h 43.

niet nalaten de minister van Justitie te vragen waar het knelpunt zit.

19.07 Isabelle Emmery (PS): Wanneer de staatssecretaris zegt dat er sprake is van de overzending van onvolledige gegevens, dan doelt hij op het departement Justitie. Wij zullen dit dus in de commissie voor de Justitie aankaarten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nr. 14163 en nr. 14164 van mevrouw Lahaye-Battheu worden omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 14186 van de heer Veys wordt uitgesteld.

De openbare vergadering wordt gesloten om 12.43 uur.