



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

Mardi

21-05-2013

Après-midi

Dinsdag

21-05-2013

Namiddag

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

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 M. Frank Wilrycx 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 temps de conduite et de repos des livreurs de carburant" (n° 16829)

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

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 "les mesures prises récemment aux Pays-Bas en faveur du secteur du transport exceptionnel" (n° 17065)

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

Question de M. Damien Thiéry 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 redevance pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 17262)

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

Questions jointes de 4

- M. Willem-Frederik Schiltz 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 crise dans la batellerie belge" (n° 17333)

- 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 crise dans la batellerie belge" (n° 17336)

INHOUD

Vraag van de heer Frank Wilrycx 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 rij- en rusttijden van brandstofleveranciers" (nr. 16829)

Sprekers: **Frank Wilrycx, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 "de recente maatregelen in Nederland ten gunste van de sector van het uitzonderlijk vervoer" (nr. 17065)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Damien Thiéry 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 vergoeding voor de uitbating van Brussels Airport" (nr. 17262)

Sprekers: **Damien Thiéry, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van 4

- de heer Willem-Frederik Schiltz 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 crisis bij de Belgische binnenvaartondernemers" (nr. 17333)

- 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 crisis in de binnenvaartsector" (nr. 17336)

- 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 soutien à apporter au secteur du transport fluvial" (n° 17363) 5
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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 nood aan ondersteuning van de sector van de binnenvaartschippers" (nr. 17363) 5
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, 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 norme ISO 39001" (n° 17341) 7
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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 ISO 39001-norm" (nr. 17341) 7
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, 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 "le rôle de la Direction générale du Transport aérien pendant et après le coup d'éclat de Tomtesterom" (n° 17350) 8
- Orateurs:* **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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 "de rol van het Directoraat-generaal Luchtvaart tijdens en na de stunt van Tomtesterom" (nr. 17350) 8
- Sprekers:* **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Question de M. Peter Logghe 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 véhicule à hydrogène" (n° 17420) 9
- Orateurs:* **Peter Logghe, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Vraag van de heer Peter Logghe 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 waterstofauto" (nr. 17420) 9
- Sprekers:* **Peter Logghe, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Question de M. Philippe Goffin 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 "des accidents de la route par des cyclomotoristes ou scooters et leurs usagers" (n° 17423) 11
- Orateurs:* **Philippe Goffin, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Vraag van de heer Philippe Goffin 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 "verkeersongevallen met bromfietzers of scooterrijders" (nr. 17423) 11
- Sprekers:* **Philippe Goffin, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 "la modification de la circulaire Aéromodélisme" (n° 17457)	12	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 "de wijziging van de omzendbrief betreffende de modelluchtvaartsport" (nr. 17457)	12
<i>Orateurs:</i> Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Spreekers:</i> Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
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 "la conduite d'autobus et d'autocars sur autoroutes" (n° 17458)	13	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 "de regelgeving in verband met autobussen en autocars op autosnelwegen" (nr. 17458)	13
<i>Orateurs:</i> Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Spreekers:</i> Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Question de M. Peter Logghe 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'action menée contre les véhicules circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique" (n° 17510)	13	Vraag van de heer Peter Logghe 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 actie tegen niet-verzekerde en ongekeurde voertuigen" (nr. 17510)	13
<i>Orateurs:</i> Peter Logghe, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Spreekers:</i> Peter Logghe, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- 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 formation à la conduite" (n° 17492)	15	- 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 rijopleiding" (nr. 17492)	15
- 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 record belge du nombre le plus élevé de jeunes tués sur la route en Europe" (n° 17543)	15	- 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 Belgisch record van het hoogste aantal jonge verkeersdoden in Europa" (nr. 17543)	15
- 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	15	- 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,	16

ministre, sur "la réforme de l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 17799)

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

toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 17799)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, Sabien Lahaye-Battheu, 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'exécution de l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité" (n° 17511)

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

18

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 "de uitvoering van het regeerakkoord op vlak van mobiliteit" (nr. 17511)

18

Sprekers: **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 "les projets de la Commission européenne visant à limiter à 40 tonnes le poids maximum des camions" (n° 17539)

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

18

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 "de plannen van de Europese Commissie om vrachtwagens een maximaal gewicht van 40 ton op te leggen" (nr. 17539)

18

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. Josy Arens 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 des tarifs transfrontaliers" (n° 17682)

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

19

Vraag van de heer Josy Arens 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 aanpassing van de tarieven voor grensoverschrijdende ritten" (nr. 17682)

19

Sprekers: **Josy Arens, 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 "la réglementation sévère et lourde pour les bateaux touristiques naviguant dans les eaux intérieures et à la côte" (n° 17770)

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

21

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 "de strenge en zware regelgeving voor toeristische bootjes op binnenwateren en aan de kust" (nr. 17770)

21

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État

23

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de

23

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 nombreuses plaintes concernant le fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 17782)

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

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 vele klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 17782)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- 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 rapport de l'OCDE" (n° 17797)	25	- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het OESO-rapport" (nr. 17797)	25
- 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 "les conclusions du rapport biennal de l'OCDE concernant la Belgique en matière de transport" (n° 17860)	25	- 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 conclusies op vlak van vervoer in het tweejaarlijks OESO-rapport over België" (nr. 17860)	25
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'OCDE" (n° 17909)	25	- 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 rapport van de OESO" (nr. 17909)	25
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Tanguy Veys, 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, Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	

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

du

MARDI 21 MAI 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 21 MEI 2013

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 21 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

La **présidente**: La question n° 16433 de M. Clerfayt est transformée en question écrite.

01 Question de M. Frank Wilrycx 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 temps de conduite et de repos des livreurs de carburant" (n° 16829)

01.01 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Conformément à la réglementation européenne régissant les temps de conduite et de repos, après 6 jours de conduite, les chauffeurs doivent se reposer durant 45 heures consécutives. Cette disposition peut occasionner des problèmes comme lors de livraisons urgentes de mazout de chauffage en hiver par exemple.

Le secrétaire d'État compte-t-il demander une dérogation temporaire à cette règle auprès de la Commission européenne de manière à pouvoir effectuer ces livraisons? Envisage-t-il d'évoquer la question avec le commissaire européen aux Transports en vue d'une révision de la réglementation?

01.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En la matière, les exceptions ne sont possibles que dans des circonstances très exceptionnelles. Jusqu'à présent, la Belgique n'y a jamais eu recours.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16433 van de heer Clerfayt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Frank Wilrycx 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 rij- en rusttijden van brandstofleveranciers" (nr. 16829)

01.01 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Volgens de Europese regelgeving inzake rij- en rusttijden moeten chauffeurs die 6 dagen achter het stuur zitten, 45 opeenvolgende uren rusten. Dat kan problemen opleveren, zoals bijvoorbeeld bij dringende leveringen van stookolie in de winterperiode.

Zal de staatssecretaris aan de Europese Commissie een tijdelijke uitzondering aanvragen om in dit geval toch nog leveringen mogelijk te maken? Zal hij deze problematiek aankaarten bij de Europese commissaris voor Transport, zodat de Europese regelgeving alsnog wordt aangepast?

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet** (*Nederlands*): In deze materie zijn uitzonderingen slechts mogelijk in zeer uitzonderlijke omstandigheden. België heeft daarvan tot dusver nog nooit gebruik gemaakt.

L'exception à laquelle M. Wilrycx fait allusion ne me semble pas justifiée étant donné que l'hiver passé n'a pas été extrêmement rigoureux. Une telle mesure doit également être évaluée à l'aune de la sécurité routière, de la concurrence loyale et de la protection sociale des conducteurs, qui peuvent être menacés le cas échéant. Par ailleurs, pour le transport de marchandises dangereuses, il faut accorder plus d'importance encore à la prévention des accidents.

Pour ces raisons, il ne paraît pas justifié d'accorder une dispense des temps de conduite et de repos. Celle-ci pourrait par ailleurs inciter des entreprises d'autres secteurs à demander une telle dispense à la légère.

Le SPF Mobilité et Transport a néanmoins demandé aux services de contrôle de tenir compte des circonstances et, dans la mesure du possible, de faire montre de compréhension pour les cas exceptionnels.

Une dispense à caractère plus permanent est souhaitable à l'échelon européen. Une dispense temporaire peut déjà être octroyée en Belgique dans les véritables situations d'urgence, lorsque la situation l'exige.

01.03 Frank Wilrycx (Open Vld): La période hivernale est toujours très chargée pour les livreurs de carburant. Si ce secteur devait plaider pour un peu de souplesse au cours de l'hiver prochain, j'espère que le secrétaire d'État se montrerait à l'écoute.

L'incident est clos.

02 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 "les mesures prises récemment aux Pays-Bas en faveur du secteur du transport exceptionnel" (n° 17065)

02.01 Tanguy Veys (VB): Le secteur du transport exceptionnel est en butte à une concurrence étrangère féroce et à une réglementation peu favorable aux entreprises. Aux Pays-Bas, les autorités délivrent des licences d'un an, des licences à durée limitée et des cartes routières numériques sont mises à la disposition des transporteurs. En outre, grâce à la centralisation des données, les licences y sont devenues moins chères.

De uitzondering waarop de heer Wilrycx aanstuurt, lijkt me niet gerechtvaardigd, omdat de voorbije winter niet extreem bar was. Een dergelijke maatregel moet ook worden afgetoetst aan de criteria inzake verkeersveiligheid, eerlijke concurrentie en sociale bescherming van de bestuurders, die in dit geval in het gedrang kunnen komen. Bovendien moet net bij het transport van gevaarlijke goederen nog meer aandacht gaan naar ongevallenpreventie.

Om deze redenen lijkt een vrijstelling van de rij- en rusttijden niet te verantwoorden. Die zou bovendien ondernemingen uit andere sectoren kunnen aansporen om lichtvaardig ook zo'n vrijstelling te vragen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de controlediensten wel gevraagd om rekening te houden met de omstandigheden en zoveel mogelijk begrip te tonen voor uitzonderlijke gevallen.

Een meer permanente vrijstelling op Europees niveau is wenselijk. Men kan in België al een tijdelijke vrijstelling toekennen in echte noodsituaties, als de situatie zulks vereist.

01.03 Frank Wilrycx (Open Vld): Voor de brandstofleveranciers zijn winterperioden altijd bijzonder druk. Als deze sector in de komende winter op soepelheid zou aandringen, hoop ik dat de staatssecretaris daarnaar oren zal hebben.

Het incident is gesloten.

02 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 "de recente maatregelen in Nederland ten gunste van de sector van het uitzonderlijk vervoer" (nr. 17065)

02.01 Tanguy Veys (VB): De sector van het uitzonderlijk vervoer kampt met scherpe concurrentie vanuit het buitenland en met een weinig bedrijfsvriendelijke regelgeving. In Nederland bestaan vergunningen voor een jaar, vergunningen met beperkte geldigheid en digitale wegenkaarten voor vervoerders. Door de centralisatie van gegevens zijn de vergunningen er bovendien goedkoper dan voorheen.

Le secrétaire d'État pourrait-il prendre des mesures similaires?

Denkt de staatssecretaris ook aan dergelijke maatregelen?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En Belgique plus qu'aux Pays-Bas, des licences différentes sont délivrées pour les convois exceptionnels en fonction de leurs dimensions et de leur masse. Ces licences peuvent être valables pendant une longue période, d'un an à cinq ans, ou pour une courte période d'un ou deux mois.

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Meer dan in Nederland bestaan er in België soorten vergunningen voor uitzonderlijke voertuigen, volgens afmetingen en massa. De geldigheidsduur van deze vergunningen varieert van langlopende van één of vijf jaar, tot kortlopende van één of twee maanden.

La Belgique ne possède pas encore de carte numérique mais bien une description des itinéraires des différents réseaux. Le nombre d'itinéraires n'est pas fixe ni limité. Il est possible de modifier l'itinéraire à la demande des intéressés et après concertation avec les gestionnaires de la voirie en fonction des possibilités. Les itinéraires existants peuvent être téléchargés depuis le site web pour un usage immédiat. Les modifications d'itinéraires fournis – par exemple en cas de force majeure à la suite de travaux routiers – sont délivrées gratuitement et immédiatement par la voie électronique.

In België bestaat nog geen digitale kaart, wel een beschrijving van de reiswegen van de diverse netwerken. Het aantal reiswegen is niet vast of beperkt. De reisweg kan op vraag van de *stakeholders* in overleg met de wegbeheerders volgens de mogelijkheden aangepast worden. De actuele reiswegen kunnen voor onmiddellijk gebruik gedownload worden op de internetsite. Aanpassingen aan afgeleverde reiswegen – bijvoorbeeld door overmacht wegens wegenwerken – zijn kosteloos en onmiddellijk elektronisch afleverbaar.

L'autorisation et la délivrance des itinéraires, qui constituent une compétence régionale, pourraient effectivement être améliorées. Le comité d'avis peut s'atteler à cette tâche dans le cadre du protocole de coopération.

Het toestaan en afleveren van de reiswegen – een gewestelijke bevoegdheid – kan inderdaad worden verbeterd. Het adviescomité kan hieraan werken in het raam van het samenwerkingsprotocol.

Une rétribution fédérale de 81 à 162 euros est prélevée pour la licence. Une rétribution régionale peut s'y ajouter. En Belgique, les demandes de licences et leur délivrance sont centralisées.

Voor de vergunning wordt een federale retributie geheven van 81 of 162 euro. Hierbij kan een regionale retributie komen. In België worden de vergunningen centraal aangevraagd en afgeleverd.

En d'autres termes, notre pays met tout en œuvre pour rendre la réglementation et la procédure plus fluides et plus conviviales.

Kortom, ook ons land doet zijn best om de regelgeving en de procedures vlotter en gebruiksvriendelijker te maken.

02.03 Tanguy Veys (VB): Le SPF Mobilité devrait fournir davantage d'efforts en matière de contrôle. L'administration lutterait mieux contre la concurrence déloyale si elle vérifiait les documents établis en dehors de notre pays avec la même sévérité que celle observée à l'étranger.

02.03 Tanguy Veys (VB): De FOD Mobiliteit zou op het vlak van het toezicht extra inspanningen moeten leveren. Als men hier zo streng zou zijn voor buitenlandse documenten als in het buitenland, zou men de oneerlijke concurrentie kunnen aanpakken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Damien Thiéry 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 redevance pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 17262)

03 Vraag van de heer Damien Thiéry 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 vergoeding voor de uitbating van Brussels

Airport" (nr. 17262)

03.01 Damien Thiéry (FDF): Le montant annuel de la redevance due pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est de 175 000 euros indexés, soit à peine 0,01 euro par passager.

Par ailleurs, l'aéroport ne paie à Belgocontrol qu'un montant qui n'est plus indexé depuis 2003. Sa licence d'exploitation est d'une durée illimitée.

Est-il envisageable d'augmenter la redevance annuelle pour l'exploitation de l'aéroport, notamment afin d'éviter un déficit structurel de Belgocontrol? Comment justifie-t-on le caractère illimité de la licence d'exploitation accordée pour l'aéroport de Bruxelles-National?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): La solution au déficit de Belgocontrol impliquera toutes les parties, dont les aéroports. La redevance de 175 000 euros ne couvre pas toutes les prestations.

La question de la licence d'exploitation est réglée par l'arrêté royal relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé et par l'arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de Bruxelles-National à la S.A. BIAC. Mes services ne disposent pas des informations permettant d'expliquer le choix d'une licence d'exploitation à durée indéterminée, et non pas illimitée.

03.03 Damien Thiéry (FDF): Une légère augmentation de la redevance pourrait générer un montant de 5 millions d'euros, ce qui permettrait d'éponger la moitié du déficit de Belgocontrol.

Dans la pratique, indéterminé et illimité reviennent au même. Il serait temps de préciser la licence d'exploitation.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Willem-Frederik Schiltz 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

03.01 Damien Thiéry (FDF): Het bedrag van de door de exploitant van Brussels Airport verschuldigde jaarlijkse vergoeding bedraagt 175.000 euro – dit is amper 1 eurocent per passagier; wel wordt het bedrag jaarlijks geïndexeerd.

Daarnaast betaalt de luchthaven aan Belgocontrol slechts een bedrag dat sinds 2003 niet meer geïndexeerd werd. De exploitatielicentie geldt ook voor onbeperkte duur.

Zou de jaarlijkse vergoeding voor de uitbating van de luchthaven kunnen worden opgetrokken, meer bepaald om een structureel deficit bij Belgocontrol te vermijden? Waarom werd er voor de uitbating van Brussels Airport een exploitatievergunning voor onbeperkte duur verleend?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Alle partijen, waaronder ook de luchthavens, zullen moeten bijdragen aan de oplossing voor het tekort bij Belgocontrol. De vergoeding van 175.000 euro volstaat niet om de kosten voor alle diensten te dekken;

De kwestie van de exploitatievergunning wordt geregeld bij het koninklijk besluit betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (BIAC) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, en bij het koninklijk besluit betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC. Mijn diensten beschikken niet over informatie over de redenen waarom er geopteerd werd voor de toekenning van een exploitatievergunning voor onbepaalde, en niet voor onbeperkte tijd.

03.03 Damien Thiéry (FDF): Een lichte verhoging van de vergoeding zou 5 miljoen euro kunnen opbrengen. Op die manier kan de helft van het tekort van Belgocontrol worden tenietgedaan.

In de praktijk komen onbepaald en onbeperkt op hetzelfde neer. Het is tijd dat er duidelijkheid over de exploitatielicentie verschaft wordt.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en

institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la crise dans la batellerie belge" (n° 17333)

- 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 crise dans la batellerie belge" (n° 17336)

- 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 soutien à apporter au secteur du transport fluvial" (n° 17363)

staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de crisis bij de Belgische binnenvaartondernemers" (nr. 17333)

- 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 crisis in de binnenvaartsector" (nr. 17336)

- 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 nood aan ondersteuning van de sector van de binnenvaartschippers" (nr. 17363)

La **présidente**: La question n° 17333 de M. Schiltz, absent, est supprimée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17333 van de heer Schiltz vervalt.

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les bateliers ont mené des actions dans les ports d'Anvers, de Gand et de Liège, notamment, pour dénoncer le malaise qui règne dans le secteur. La Fédération de la Batellerie belge (FBB) soutient ces actions et réclame des mesures appropriées de la part des autorités. Il existe en effet une énorme surcapacité de navires, constituée au cours de la période passée de haute conjoncture. Cette situation est également liée à la généreuse politique néerlandaise d'exonérations des intérêts, qui permet aux navires néerlandais de proposer des tarifs de fret ne couvrant pas leurs frais.

Une solution partielle pourrait être trouvée au problème des prix bas dans la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses et l'arrêté royal du 19 juin 2011, qui ont adapté les délais de starie et augmenté les surestaries. Bien que ces adaptations résultent d'un accord conclu entre les affréteurs et les bateliers, les donneurs d'ordre n'appliquent pas ces montants parce qu'ils les jugent trop élevés. Par ailleurs, le gouvernement précédent a conclu un accord de coopération prévoyant la libération d'un budget de 1,18 millions d'euros en faveur de ce secteur.

Le secrétaire d'État s'est-il penché sur la question de savoir si cette aide de l'État néerlandais ne perturbe pas le libre marché? Est-il exact que les donneurs d'ordre n'appliquent pas les montants fixés dans l'arrêté royal? Qu'en est-il de l'accord de coopération? Le secrétaire d'État compte-t-il simplifier les prescriptions techniques et administratives? Comment s'est déroulée la

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De binnenschippers hebben in de havens van onder meer Antwerpen, Gent en Luik actie gevoerd tegen de malaise in de sector. De Federatie van de Belgische Binnenvaart (FBB) steunt de actie en vraagt de overheid om resultaatgerichte maatregelen. Er is immers een enorme overcapaciteit aan schepen, opgebouwd tijdens de voorbije hoogconjunctuur. Dat heeft ook te maken met de royale Nederlandse kredietpolitiek van rentevrijstellingen, waardoor Nederlandse schepen aan niet-kostendekkende vrachttarieven kunnen varen.

Een aanzet van oplossing voor de lage prijzen kan bij de wet diverse bepalingen van 29 december 2010 en het KB van 19 juni 2011 liggen. Die pasten de ligtijden aan en verhoogden de overliggelden. Ook al was dat een akkoord tussen de bevrachters en de schippers, de opdrachtgevers passen die bedragen niet toe omdat ze die te hoog vinden. De vorige regering sloot bovendien een samenwerkingsakkoord waardoor 1,18 miljoen euro voor de sector zou kunnen worden vrijgemaakt.

Onderzoekt de staatssecretaris of de Nederlandse staatssteun wel kan zonder de vrije markt te verstoren? Klopt het dat de opdrachtgevers de door het KB bepaalde bedragen niet toepassen? Hoe staat het met het samenwerkingsakkoord? Wil de staatssecretaris de technische en administratieve voorschriften vereenvoudigen? Hoe is het overleg met de stakende binnenschippers verlopen?

concertation avec les bateliers grévistes?

04.02 Tanguy Veys (VB): Après dix jours de grève des bateliers belges, français et néerlandais dans les écluses et ports, un protocole d'accord a été signé le 25 avril dernier. Le secrétaire d'État y a souscrit des engagements. Le centre d'expertise Binnenscheepvaart Vlaanderen a également fait siennes les doléances du secteur du transport fluvial à propos de la concurrence déloyale et du cadre législatif dans lequel les bateliers doivent exercer leur métier.

Comment le secrétaire d'État accèdera-t-il aux desiderata de ce secteur?

04.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je suis conscient de la situation défavorable du marché dans le secteur de la navigation fluviale depuis la crise financière de 2009. Il convient de prouver au moyen de chiffres objectifs si la situation correspond totalement à la notion de distorsion grave du marché qui est décrite dans la directive. C'est pourquoi j'ai conclu conjointement avec les ministres régionaux compétents un protocole d'accord avec le secteur, par lequel la procédure d'annonce de la crise auprès de l'Union européenne a débuté tandis qu'un dossier était élaboré pour mettre en évidence toutes les difficultés concrètes. Si cette analyse révèle l'existence d'éléments de concurrence déloyale, la Commission européenne en sera informée et il lui sera demandé de prendre des mesures pour uniformiser les règles en vigueur.

Le secteur de la batellerie m'a informé du non-respect par les affréteurs des nouveaux montants prévus dans l'arrêté royal. Il s'agit toutefois en l'occurrence de règles supplétives. Les délais de chargement et de déchargement et les taux des surestaries sont d'application lorsque les parties ont réglé ce point tacitement dans leur contrat d'affrètement. La question de savoir si le délai ou la rétribution doivent être rendus obligatoires doit être examinée au niveau international. Chez nos voisins aussi, cet aspect relève de la liberté contractuelle.

Le montant de 1,18 million d'euros pour le secteur provient d'un surplus du fonds de déchirage de la Belgique. L'accord de coopération du 8 octobre 2010 a déjà été adopté par le Parlement fédéral mais toutes les Régions n'ont pas encore finalisé la procédure d'assentiment.

Un groupe de travail doit identifier les règles qui posent des problèmes pour la flotte actuelle. Ces règles seront classées en fonction de leur incidence sur la sécurité et de leur pertinence sur le plan des

04.02 Tanguy Veys (VB): Na tien stakingsdagen van Belgische, Franse en Nederlandse binnenvaartschippers aan sluizen en havens werd op 25 april een protocolakkoord goedgekeurd. De staatssecretaris is daarin een aantal engagementen aangegaan. De klachten vanuit de sector over oneerlijke concurrentie en over het wetgevend kader waarbinnen ze moeten opereren, worden ook bijgetreden door het kenniscentrum Binnenscheepvaart Vlaanderen.

Hoe gaat de staatssecretaris de eisen van de sector inwilligen?

04.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Ik ben mij bewust van de ongunstige marktsituatie in de binnenvaart sinds de financiële crisis in 2009. Of de toestand volledig beantwoordt aan het begrip 'ernstige verstoring van de markt' zoals omschreven in de richtlijn, moet met objectief cijfermateriaal worden aangetoond. Daarom heb ik samen met de bevoegde gewestministers een protocolakkoord gesloten met de sector, waardoor de procedure van aanmelding van de crisis aan de EU werd opgestart en een dossier werd voorbereid om alle concrete moeilijkheden aan te tonen. Als uit dit onderzoek blijkt dat er elementen van deloyale concurrentie zijn, dan wordt dat aan de Europese Commissie meegedeeld met het verzoek om maatregelen te nemen met het oog op een level playing field.

De binnenvaartsector heeft mij meegedeeld dat de opdrachtgevers de nieuwe bedragen van het KB niet toepassen. Het gaat hierbij echter om regels van aanvullend recht. De laad- en lostermijnen en de bedragen van het overliggeld zijn van toepassing indien de partijen hierover stilzwijgend zijn in hun bevrachtingovereenkomst. Of de termijn of de vergoeding moet worden verplicht, moet op internationaal niveau onderzocht worden. Ook in onze buurlanden maakt dit deel uit van de contractuele vrijheid.

De 1,18 miljoen euro aan middelen voor de sector komt uit een overschot van het Belgische Sloopfonds. Het samenwerkingsakkoord van 8 oktober 2010 werd al goedgekeurd door het federaal Parlement, maar de instemmingprocedure werd nog niet door alle Gewesten afgerond.

Een werkgroep moet onderzoeken welke voorschriften problemen opleveren voor de huidige vloot. De voorschriften zullen gerangschikt worden volgens hun impact op de veiligheid en de

entreprises et de l'économie. Les difficultés se situent essentiellement dans les dispositions transitoires applicables à la navigation rhénane. Une modification de ces règles sera évoquée au sein de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Une concertation quasi permanente a lieu entre l'organisation fluviale, l'administration et ma cellule stratégique dans le cadre du protocole d'accord. Les mesures proposées par le secteur, telles qu'une modification des conditions de travail et un abaissement des coûts salariaux, doivent être examinées sur le plan national, voire international.

J'examine actuellement avec mes homologues des gouvernements régionaux la manière de répondre aux revendications du secteur.

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le transport fluvial est beaucoup plus durable que le transport routier et mérite dès lors toute notre attention.

04.05 Tanguy Veys (VB): Des adaptations au niveau du contrôle technique, des dispositions fiscales et de la législation européenne en matière de transports pourraient donner un ballon d'oxygène à ce secteur.

L'incident est clos.

05 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 norme ISO 39001" (n° 17341)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Une nouvelle norme internationale pour la gestion de la sécurité routière est entrée en vigueur depuis octobre 2012. La norme ISO 39001 peut faire l'objet d'une certification et peut être un label de qualité pour les entreprises, ce qui rejoint parfaitement la recommandation n° 5 de la Commission fédérale de sécurité routière qui tend à ancrer structurellement la sécurité routière dans la politique de prévention des entreprises.

Existe-t-il déjà des entreprises qui ont décroché la norme ISO 39001 ou qui ont l'intention d'entreprendre les démarches pour l'obtenir? Le nombre de certificats délivrés est-il suivi? Le secrétaire d'État prendra-t-il des initiatives afin de promouvoir cette norme auprès des entreprises? L'IBSR peut-il accompagner les entreprises qui

bedrijfseconomische haalbaarheid. De moeilijkheden situeren zich vooral in de overgangsbepaling voor de Rijnvaart. Een mogelijke aanpassing ervan zal op de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden aangekaart.

Er is momenteel in het kader van het protocolakkoord haast permanent overleg tussen de binnenvaartorganisatie, de administratie en mijn beleidscel. De maatregelen die de sector voorstelt, zoals een aanpassing van de arbeidsvoorwaarden en een verlaging van de loonkosten, moeten op nationaal of internationaal niveau besproken worden.

Samen met de collega-ministers van de gewestregeringen bekijk ik hoe er tegemoet kan worden gekomen aan de eisen van de sector.

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het vervoer over water is veel duurzamer dan dat over de weg en verdient dus al onze aandacht.

04.05 Tanguy Veys (VB): Bijsturingen inzake de technische controle, de fiscale regels en de Europese transportwetgeving kunnen de sector de nodige ademruimte geven.

Het incident is gesloten.

05 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 ISO 39001-norm" (nr. 17341)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds oktober 2012 bestaat er een nieuwe internationale norm voor het veiligheidsbeheer in het verkeer. De ISO 39001-norm is certificeerbaar en kan als kwaliteitslabel voor bedrijven dienen, wat perfect past binnen aanbeveling nr. 5 van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid om verkeersveiligheid structureel in te bedden in het preventiebeleid van bedrijven.

Zijn er bedrijven die de ISO 39001-norm al hebben behaald of die ernaar streven? Wordt opgevolgd hoeveel certificaten worden uitgereikt? Zal de staatssecretaris initiatieven nemen om de ISO 39001-norm te promoten bij bedrijven? Kan het BIVV bedrijven die de norm willen nastreven, daarbij begeleiden? Wordt er samen met de

veulent obtenir la norme? Un plan est-il élaboré de concert avec le ministre de la Fonction publique afin d'instaurer cette norme ISO dans les instances fédérales?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'IBSR ne connaît aucune société ou organisation belge qui dispose de la norme ISO 39001.

Dans le cadre du programme *Road Safety at Work*, les entreprises contactent toutefois régulièrement l'IBSR parce qu'elles veulent limiter les risques routiers pour leurs travailleurs. Sans doute la norme ISO 39001 n'est-elle pas encore assez connue. Elle présente l'avantage d'offrir un instrument concret pour une approche structurelle de la politique de sécurité routière. Je demanderai à l'IBSR de sensibiliser davantage les entreprises et les instances publiques à la norme ISO et de les accompagner dans le cadre de sa mise en œuvre. La marge est actuellement réduite voire inexistante pour l'octroi d'incitants aux sociétés qui veulent obtenir la norme ISO.

L'IBSR soutient l'application de la norme ISO 39001 en Belgique et a déjà pris les premières mesures visant à la mettre en œuvre au sein de sa propre organisation. La certification suivra dans le courant de 2014.

J'ai demandé à mes services d'examiner avec les autres services publics fédéraux quelles conditions il faut remplir pour que les autorités tendent également vers la norme ISO 39001.

L'incident est clos.

06 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 "le rôle de la Direction générale du Transport aérien pendant et après le coup d'éclat de Tomtesteron" (n° 17350)

06.01 Tanguy Veys (VB): Pourquoi la Direction générale du Transport aérien (DGTA) s'est-elle contentée de déconseiller plutôt que d'interdire purement et simplement le vol prévu dans le cadre de l'émission *Tomtesteron*? Pourquoi a-t-il fallu attendre le 24 mai 2012 pour que la DGTA dépose une plainte? Comment identifie-t-elle précisément les pilotes aux commandes d'un avion?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La DGTA a eu vent des projets de

staatssecretaris voor Ambtenarenzaken een plan opgesteld om deze ISO-norm ook bij de federale instanties in te voeren?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het BIVV kent geen Belgische bedrijven of organisaties die het ISO 39001-certificaat hebben.

In het kader van het programma *Road Safety at Work* nemen bedrijven wel geregeld contact op met het BIVV omdat zij de verkeersrisico's voor hun werknemers willen beperken. Wellicht is de ISO 39001-norm nog niet bekend genoeg. Het voordeel ervan is dat de norm een concreet instrument aanbiedt voor een structurele aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid. Ik zal het BIVV vragen om bedrijven en overheidsinstanties meer te sensibiliseren voor de ISO-norm en hen te begeleiden bij de implementatie. Er is momenteel weinig of geen marge om incentives te geven aan bedrijven die de ISO-norm willen behalen.

Het BIVV steunt de toepassing van de ISO 39001-norm in België en heeft al de eerste stappen gezet om de norm te implementeren binnen de eigen organisatie. De certificatie volgt in de loop van 2014.

Ik heb mijn diensten gevraagd om met de andere federale diensten na te gaan aan welke voorschriften moet worden voldaan opdat ook de overheid de ISO 39001-norm kan nastreven.

Het incident is gesloten.

06 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 "de rol van het Directoraat-generaal Luchtvaart tijdens en na de stunt van Tomtesteron" (nr. 17350)

06.01 Tanguy Veys (VB): Waarom heeft het Directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV) de vlucht van het tv-programma *Tomtesteron* enkel afgeraden en niet verboden? Waarom diende het DGLV pas klacht in op 24 mei 2012? Hoe weet het DGLV precies wie er met een bepaald vliegtuig vliegt?

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het DGLV vernam de plannen van

l'émission *Tomtesterom* tout à fait par hasard quelques jours avant le vol. Elle a rappelé à l'ordre la compagnie Jetairfly. Celle-ci a déclaré que Tom Waes suivait déjà une formation depuis trois mois et a allégué, dossier juridique à l'appui, qu'aucune autorisation n'était en l'occurrence requise.

La DGTA n'a plus eu le temps de prendre position quant au fond, ni juridiquement ni en ce qui concerne le contenu du dossier. Elle a donc adressé un courriel à Jetairfly pour lui dire que si celle-ci lui demandait une autorisation pour le vol, elle la lui refuserait. Les images du coup d'éclat de Tom Waes constituant un élément capital à verser au dossier aux yeux de la DGTA, celle-ci a attendu que l'émission soit diffusée pour engager une action auprès du parquet.

Le dossier que la direction Inspection de la DGTA a transmis au parquet contient des éléments sur la base desquels le parquet peut statuer sur la question de savoir si Tom Waes a réellement piloté l'avion. À cette fin, le parquet peut demander les informations nécessaires s'il le souhaite.

La DGTA aurait pu identifier le pilote grâce à l'inscription du vol dans son carnet de bord et grâce à ce qu'il a déclaré à la direction Inspection de la DGTA.

Le parquet a classé l'affaire sans suite, ce qui n'a pas empêché la DGTA de prendre les mesures qui s'imposaient.

L'incident est clos.

07 Question de M. Peter Logghe 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 véhicule à hydrogène" (n° 17420)

07.01 Peter Logghe (VB): Un constructeur automobile coréen se propose de commercialiser la première voiture à hydrogène en Europe, mais pas en Belgique, où il n'y a pas de stations-service pour ce type de véhicules. Cette information est-elle exacte?

De grandes marques telles que Toyota, Daimler et Honda ont annoncé vouloir entamer la production de voitures à hydrogène. Ne convient-il pas de s'atteler à la préparation de la construction de stations-service appropriées, en arrêtant, en concertation avec les Régions, des conditions les

het tv-programma louter toevallig een paar dagen voor de vlucht. Het riep de maatschappij Jetairfly op het matje. De luchtvaartmaatschappij verklaarde dat de opleiding van Tom Waes al drie maanden liep en staaft met een juridisch dossier dat er helemaal geen toestemming nodig was.

Het DGLV had niet meer de tijd om, zowel juridisch als inhoudelijk, een standpunt ten gronde in te nemen en stuurde Jetairfly een mail waarin stond dat, indien er toelating voor de vlucht zou worden gevraagd, er geen zou worden verleend. Het beeldmateriaal was voor het DGLV een cruciaal element in het dossier en daarom werd de uitzending afgewacht alvorens het DGLV actie ondernam bij het parket.

Het dossier dat door de directie Inspectie van het DGLV aan het parket werd bezorgd, bevatte elementen op basis waarvan het parket kon beoordelen of Tom Waes het toestel werkelijk bestuurd. Het parket heeft de vrijheid om desgewenst de nodige informatie op te vragen.

Het DGLV had de identiteit van de piloot kunnen vaststellen aan de hand van de inschrijving van de vlucht in het vliegboek van de piloot en door verklaringen van de piloot aan de directie Inspectie van het DGLV.

Het parket sepondeerde de zaak. Het DGLV nam daarop wel de nodige maatregelen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Peter Logghe 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 waterstofauto" (nr. 17420)

07.01 Peter Logghe (VB): Een Koreaanse autoproducent wil de eerste waterstofauto in Europa op de markt brengen, doch niet in België omdat hier geen tankstations zijn voor die voertuigen. Klopt dat bericht?

Grote merken als Toyota, Daimler en Honda kondigden aan dat zij willen starten met de productie van waterstofauto's. Moet dan niet dringend de bouw van die tankstations worden voorbereid, door samen met de Gewesten de voorwaarden daarvoor zo laagdrempelig mogelijk te

plus accessibles possibles?

Les parcs automobiles des différentes administrations seront-ils prioritairement dotés de voitures à hydrogène? L'élaboration d'un plan Marshall pour la mobilité verte ne s'impose-t-elle pas de toute urgence?

07.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Certes les voitures à hydrogène offrent de nouvelles possibilités: diversification de notre secteur du transport, renforcement de notre économie, création d'emplois, amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores, contribution à la lutte contre le changement climatique, etc. Cette technologie en est cependant encore au stade de la pré-commercialisation; les premières ventes sont attendues vers 2014-2015, mais il faudra patienter jusqu'en 2025 avant de les voir produits en masse.

L'hydrogène n'est pas une matière première directement disponible dans la nature, mais est obtenu en séparant les molécules d'eau en molécules d'hydrogène et d'oxygène. Ce procédé comporte des inconvénients. Actuellement, 95 % de l'hydrogène est produit à l'aide de différentes techniques, à partir de sources non renouvelables, comme le gaz naturel et le charbon. Ce combustible n'est donc pas dénué de risques pour l'environnement.

C'est la raison pour laquelle, il faut, pour une application à grande échelle, passer à un processus de production durable. Au Royaume-Uni, des scientifiques ont récemment réussi à mettre au point une technique grâce à laquelle la production d'hydrogène à l'échelle industrielle est possible en toute sécurité et à moindre coût, tout en limitant les risques environnementaux. Le processus ne repose plus sur la production d'hydrogène à partir de combustibles fossiles, mais à partir d'électricité renouvelable. Ces recherches n'ont pas encore atteint le stade de l'application industrielle. La dépendance actuelle du transport à une source d'énergie unique, le pétrole en l'occurrence, n'est plus tenable. Il est impératif de chercher des carburants de substitution et d'en encourager l'introduction. Conformément aux initiatives européennes du 24 janvier 2013, j'ai donc demandé à mon administration d'élaborer un ensemble de mesures encourageant l'utilisation de combustibles de substitution.

Les autorités peuvent effectivement donner l'exemple en la matière et intégrer des véhicules durables dans leur parc automobile. Cette possibilité est à l'étude. En ce qui concerne les

maken?

Zullen de wagenparken van de diverse overheden als eerste worden uitgerust met waterstofauto's? Wordt het niet dringend tijd voor een Marshallplan voor groene mobiliteit?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De waterstofauto biedt inderdaad nieuwe kansen: diversificatie van onze transportsector, versterking van onze economie, creatie van werkgelegenheid, verbeteren van onze lucht- en geluidskwaliteit, tegengaan van de klimaatsverandering, enzovoort. De technologie bevindt zich echter nog in een pre-commercieel stadium. De eerste wagens in het commerciële circuit worden verwacht rond 2014-2015, maar een massaproductie wordt niet verwacht voor 2025.

Waterstof is geen grondstof die kan worden ontgonnen, maar wordt geproduceerd door water te splitsen in waterstof en zuurstof. Daaraan zijn nadelen verbonden. Momenteel wordt 95 procent geproduceerd uit niet-hernieuwbare bronnen, zoals aardgas en steenkool, via verschillende technieken. Deze brandstof creëert dus wel degelijk milieurisico's.

Voor grootschalige toepassing moet daarom overgeschakeld worden op een duurzame productiewijze. Recent zijn wetenschappers in het Verenigd Koninkrijk erin geslaagd een productiesysteem te ontwikkelen waarbij waterstof veiliger en goedkoper kan worden geproduceerd op industriële schaal en met sterke beperking van de milieurisico's. Hierbij maakt men niet langer gebruik van een techniek gebaseerd op energie uit fossiele brandstoffen, maar wel één op basis van hernieuwbare elektriciteit. Dit onderzoek bevindt zich nog niet in het stadium van de industriële toepassing. Het hedendaags transport is echter niet houdbaar door zijn afhankelijkheid van één energiebron, namelijk olie. Het is belangrijk alternatieven te onderzoeken en eventueel hun introductie te stimuleren. Daarom heb ik mijn administratie gevraagd een pakket maatregelen uit te werken die het gebruik van alternatieve transportbrandstoffen promoten, in de lijn van de Europese initiatieven van 24 januari 2013.

De overheid kan inderdaad een voorbeeldrol vervullen en duurzame voertuigen in haar wagenpark opnemen. Die mogelijkheid wordt onderzocht. Voor elektrische voertuigen liet ik een

véhicules électriques, j'ai demandé la réalisation d'une étude pratique qui a montré que des véhicules électriques peuvent être mis en circulation. La circulaire 307quinquies sera dès lors adaptée.

07.03 Peter Logghe (VB): Il est frappant que la Belgique n'apparaisse jamais dans la liste des précurseurs ou des concepteurs de nouvelles technologies. Cela relève en partie de la responsabilité des autorités fédérales.

Je me félicite de la promotion par le secrétaire d'État de solutions de substitution éventuelles. Quand disposerons-nous de mesures concrètes?

L'incident est clos.

08 Question de M. Philippe Goffin 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 "des accidents de la route par des cyclomotoristes ou scooters et leurs usagers" (n° 17423)

08.01 Philippe Goffin (MR): Selon l'IBSR, un cyclomoteur serait impliqué dans un accident de la route sur dix. L'inexpérience, le manque de formation mais aussi les engins "trafiqués" seraient à l'origine de ces accidents.

Quels sont les mécanismes de contrôle existants? Où en est la réflexion au sujet de ces contrôles?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): De 2000 à 2010, on constate une diminution de 66 % des cyclomotoristes tués et de 61 % des blessés graves, qui s'explique par l'obligation de porter le casque pour les cyclomoteurs de classe A et les mesures sévères en matière de débridage. En cas de vitesse plus élevée la vitesse admise, le cyclomoteur peut être saisi.

Actuellement, le seul contrôle technique possible pour les vélomoteurs est exercé par la police. Le gonflage du moteur est sévèrement puni. La confiscation du matériel reste, dans les cas extrêmes, la meilleure mesure. Un contrôle technique améliorerait peu la situation car il est facile de remettre le cyclomoteur dans son état original pour, ensuite, le modifier à nouveau.

praktijkgerichte studie uitvoeren waaruit blijkt dat elektrische voertuigen kunnen worden ingeschakeld. Daarom zal rondzendbrief 307quinquies worden aangepast.

07.03 Peter Logghe (VB): Het valt op dat België nooit voorkomt in het lijstje van voorlopers of ontwikkelaars van nieuwe technologieën. Dat is deels de verantwoordelijkheid van de federale overheid.

Ik ben blij dat de staatssecretaris mogelijke alternatieven wil promoten. Wanneer mogen wij concrete maatregelen verwachten?

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Philippe Goffin 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 "verkeersongevallen met bromfietzers of scooterrijders" (nr. 17423)

08.01 Philippe Goffin (MR): Volgens het BIVV zou er bij één verkeersongeval op tien een bromfietser betrokken zijn. Die ongevallen zouden niet alleen te wijten zijn aan de onervarenheid en gebrekkige opleiding van de bromfietser, maar ook aan het opfokken van de motor.

Over welke controlemechanismen beschikt men thans? Hoe staat het met de reflectie over die controles?

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Tussen 2000 en 2010 is het aantal bromfietzers die bij een verkeersongeval het leven verloren of zwaargewond werden, respectievelijk met 66 en 61 procent gedaald. Een en ander kan verklaard worden door de helmplicht voor bestuurders van bromfietsen klasse A, en door strenge maatregelen tegen het opfokken van motoren. Indien de toegestane snelheid wordt overschreden, kan de bromfiets in beslag worden genomen.

Momenteel kan enkel de politie bromfietsen aan een technische controle onderwerpen. Het opfokken van de motor wordt streng bestraft. De inbeslagneming van het materieel blijft in extreme gevallen de beste maatregel. Een technische keuring zou niet veel uithalen, omdat een bromfiets gemakkelijk in zijn originele staat kan worden hersteld, waarna de motor snel opnieuw kan worden opgevoerd.

Le nombre des cyclomotoristes victimes d'accident doit encore diminuer. Les polices locales mènent des actions de sensibilisation et de répression ciblées. Des associations comme FEDEMOT organisent des formations pour jeunes cyclomotoristes.

J'envisage de passer à une immatriculation obligatoire pour l'ensemble des véhicules, pour qu'en cas d'infraction, ils puissent être repérés et poursuivis.

08.03 Philippe Goffin (MR): Les polices locales et les communes pourraient sensibiliser les jeunes, qui ne sont pas toujours en mesure de contrôler l'éventuelle dangerosité de leur cyclomoteur.

L'incident est clos.

09 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 "la modification de la circulaire Aéromodélisme" (n° 17457)

09.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Quand paraîtra la nouvelle édition de la circulaire CIR/GDF-01, qui régit les activités d'aéromodélisme? Est-il possible de disposer du texte? Quels changements induira-t-il?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Sous réserve de l'approbation du texte définitif, probablement en juin 2013, les principales différences seraient les suivantes:

1° la directive ne s'applique actuellement qu'aux modèles réduits dont la masse maximale de décollage est supérieure à 1 kg;

2° les vols en *first person view* seraient réglementés;

3° la distance minimale entre deux terrains d'aéromodélisme serait ramenée de cinq à trois kilomètres;

4° le rayon à l'intérieur duquel un terrain d'aéromodélisme est soumis à l'accord de l'exploitant d'un héliport, d'un terrain pour ULM et d'un aérodrome serait réduit respectivement à un, trois et cinq kilomètres au lieu de dix;

Het aantal verkeersslachtoffers onder de bromfietzers moet nog verder dalen. De lokale politiezones zetten in op gerichte sensibilisering en repressie. Verenigingen zoals FEDEMOT organiseren opleidingen voor jonge bromfietzers.

Ik ben van plan een verplichte inschrijving voor alle voertuigen in te voeren, opdat overtreders opgespoord en vervolgd zouden kunnen worden.

08.03 Philippe Goffin (MR): De lokale politie en de gemeenten zouden de jongeren, die niet altijd correct kunnen inschatten hoe gevaarlijk hun bromfiets is, kunnen sensibiliseren.

Het incident is gesloten.

09 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 "de wijziging van de omzendbrief betreffende de modelluchtvaart" (nr. 17457)

09.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Wanneer verschijnt de nieuwe uitgave van de omzendbrief CIR/GDF-01, die de activiteiten op het stuk van de modelluchtvaart regelt? Kunnen we over die tekst beschikken? Wat verandert er door die omzendbrief?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Indien de definitieve tekst – wellicht in juni 2013 – wordt goedgekeurd, zullen de voornaamste wijzigingen betrekking hebben op de volgende punten:

1° de richtlijn heeft momenteel uitsluitend betrekking op schaalmodellen met een maximumopstijgmassa groter dan 1 kg;

2° het FPV-vliegen zal worden gereguleerd;

3° de minimale afstand tussen twee modelluchtvaarterreinen zal van 5 naar 3 km worden teruggebracht;

4° de straal waarbinnen een modelluchtvaarterrein onderworpen is aan de toestemming van de uitbater van een helihaven, een ULM-terrein of een luchtvaarterrein zal respectievelijk tot 1, 3 en 5 in plaats van 10 km worden teruggebracht;

5° un particulier pourrait organiser un meeting d'aéromodélisme;

6° lors des examens pour l'obtention d'un brevet, l'altitude de vol pourrait être augmentée à 200 m, après approbation de la DGTA.

L'incident est clos.

10 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 "la conduite d'autobus et d'autocars sur autoroutes" (n° 17458)

10.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Les services de transport par autocar ou autobus sont réglementés. Or il arrive à des bus de services réguliers de prendre l'autoroute. Certains font du service occasionnel alors qu'ils n'en ont pas le droit. Avez-vous connaissance de telles pratiques?

La limite de 90 km/h est d'application sur autoroute et sur voie publique à quatre bandes. Dans les autres pays européens, la vitesse autorisée est de 100 km/h. Cette limitation à 90 km/h peut présenter des dangers. A-t-il été déjà question de la revoir?

10.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Les autobus et autocars ont accès aux autoroutes indépendamment du fait qu'il s'agisse de transport régulier ou occasionnel et indépendamment du fait qu'ils soient équipés de ceintures de sécurité. La limitation de vitesse n'est peut-être pas adéquate en raison des nécessités de dépassement et gagnerait à être uniformisée.

10.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): En effet, une limitation unique européenne serait judicieuse.

L'incident est clos.

11 Question de M. Peter Logghe 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'action menée contre les véhicules circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique" (n° 17510)

5° een particulier zal modelluchtvaartmeetings mogen organiseren;

6° bij de examens voor het verkrijgen van een vliegbrevet zal de vlieghoogte na goedkeuring van het DGLV op 200 m kunnen worden gebracht.

Het incident is gesloten.

10 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 "de regelgeving in verband met autobussen en autocars op autosnelwegen" (nr. 17458)

10.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): De touringcar- en autobusdiensten zijn gereguleerd. Het gebeurt evenwel dat bussen voor geregeld vervoer op de snelweg rijden. Sommige van die bussen verrichten ongeregeld vervoer, terwijl ze dat niet mogen. Bent u op de hoogte van die praktijken?

Voor touringcars en autobussen geldt op de snelweg en de openbare wegen met vier rijstroken een snelheidsbeperking van 90 km/uur, terwijl dat in de andere Europese landen 100 km/uur is. Die maximumsnelheid van 90 km/uur kan gevaar opleveren. Werd een aanpassing ervan al overwogen?

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Touringcars en autobussen mogen op de snelweg rijden, ongeacht of zij ingezet worden voor geregeld of ongeregeld vervoer en of ze van veiligheidsgordels voorzien zijn of niet. De huidige maximumsnelheid is wellicht niet zo praktisch bij het inhalen; een harmonisatie op het Europese niveau zou beter zijn.

10.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Eén zelfde maximumsnelheid in alle EU-landen zou inderdaad verstandig zijn.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Peter Logghe 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 actie tegen niet-verzekerde en ongekeurde voertuigen" (nr. 17510)

11.01 Peter Logghe (VB): Que se passera-t-il lorsqu'un radar mobile signalera un véhicule circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique valables? Les particuliers disposeront-ils d'un certain délai pour se mettre en règle? Est-il vrai que quand la police constatera qu'un véhicule n'est pas assuré, elle sera autorisée à l'immobiliser immédiatement au moyen d'un sabot? Cette disposition sera-t-elle instaurée également pour les véhicules circulant sans certificat de contrôle technique?

Par le passé, l'on était confronté à un problème récurrent, à savoir que le vrai point d'orgue de toute campagne de lutte contre les véhicules roulant sans assurance – la sanction – faisait défaut. Les départements de la Justice et de l'Intérieur collaboreront-ils dorénavant afin de poursuivre les contrevenants invétérés?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le premier volet de la procédure de détection des véhicules non assurés est réalisé par le Fonds commun de garantie automobile. La banque de données des assurances ne permet pas de déduire avec certitude qu'un véhicule ne répond pas à l'obligation d'assurance. Le titulaire d'une plaque minéralogique suspecté de non-assurance est dès lors d'abord contacté par ce fonds.

Pour pouvoir installer les caméras mobiles pour les véhicules sans assurance ni certificat de contrôle technique, quelques adaptations juridiques et techniques sont nécessaires.

Aucune directive concrète n'a été édictée par la police en ce qui concerne le mode de réaction aux constats effectués sans présence humaine.

Il est effectivement possible que l'intéressé ne puisse présenter une carte verte mais soit quand même assuré. Il faut alors examiner où se situe le problème. Une telle enquête ne peut être menée qu'en prenant contact avec l'assureur ou son intermédiaire. De tels contacts sont actuellement déjà établis par la police lorsque des problèmes se posent lors de contrôles.

Il est insensé de travailler par le biais d'un point de contact central. Si un litige entre un assureur ou son intermédiaire et l'intéressé ne peut être résolu, ce dernier peut toujours s'adresser au service de médiation de la compagnie d'assurances.

La période dont dispose un automobiliste pour

11.01 Peter Logghe (VB): Wat gebeurt er als een mobiele camera een voertuig signaleert dat geen geldige verzekering heeft of niet geldig gekeurd is? Krijgen particulieren een bepaalde periode de tijd om hun verplichtingen alsnog na te komen? Klopt het dat de politie, bij kennisname van een niet-verzekerd voertuig, voortaan onmiddellijk een wielklem zal mogen plaatsen? Zou dat ook worden ingevoerd voor ongekeurde voertuigen?

In het verleden was het probleem vaak dat het echte sluitstuk van een dergelijke campagne tegen onverzekerde voertuigen – de bestraffing – ontbrak. Wordt er voortaan samengewerkt met Justitie en Binnenlandse Zaken om hardnekkige zondaars te vervolgen?

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het eerste deel van de procedure voor het detecteren van niet-verzekerde voertuigen wordt door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (GMWF) uitgevoerd. De gegevensbank van de verzekering laat niet toe met zekerheid te besluiten dat een voertuig niet aan de verzekeringsplicht voldoet. Daarom wordt de titularis van een kentekenplaat, waartegen een vermoeden van niet-verzekering bestaat, eerst door dat fonds gecontacteerd.

Om de mobiele camera's voor niet-verzekerde en ongekeurde voertuigen te kunnen inzetten, zijn er enkele, juridische en technische aanpassingen nodig.

Er is vanwege de politie nog geen concrete richtlijn over de wijze waarop zal worden gereageerd op vaststellingen die onbemand gebeuren.

Het is inderdaad mogelijk dat de betrokkene geen groene kaart kan voorleggen, maar toch verzekerd is. Waar het probleem zich dan situeert, moet worden onderzocht. Dergelijk onderzoek kan enkel plaatsvinden door met de verzekeraar of zijn tussenpersoon contact op te nemen. Dergelijke contacten worden nu reeds door de politie gelegd wanneer er bij controles problemen zijn.

Het heeft geen zin via een centraal meldpunt te werken. Indien een conflict tussen een verzekeraar of diens tussenpersoon en de betrokkene niet opgelost geraakt, kan laatstgenoemde zich altijd tot de ombudsdienst van de verzekering richten.

De periode om verplichtingen na te komen is

satisfaire à ses obligations est prévue dans le cadre de la procédure administrative. Le véhicule d'un titulaire qui ne fournit pas la preuve qu'il est assuré ou qui confirme qu'il ne l'est pas peut être immobilisé au moyen d'un sabot. Il n'en va pas de même pour les voitures qui n'ont pas été présentées au contrôle technique étant donné qu'il est bien sûr nécessaire de pouvoir disposer du véhicule pour se rendre dans un centre de contrôle. Les contrevenants encourent une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 mois et/ou une amende.

Sur le plan de la prévention, il est nécessaire de lancer une campagne de sensibilisation. Une répression efficace est également essentielle. Le sabot doit dès lors devenir monnaie courante en cas de non-assurance. Je me félicite que la ministre de la Justice ait demandé au Collège des procureurs généraux de considérer le suivi des véhicules non assurés comme une priorité.

11.03 Peter Logghe (VB): Le porte-parole du syndicat policier a émis un avis très critique à ce sujet. Les caméras mobiles nécessitent la présence de policiers, alors même que la police locale et fédérale souffre déjà d'une importante surcharge de travail. Le secrétaire d'État s'est-il fixé un objectif chiffré?

11.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Nous ne possédons aucune statistique précise sur le nombre de véhicules non assurés. Les automobilistes qui circulent sans assurance ne sont en effet pas enregistrés. Chaque année, le FCGA débourse 20 millions d'euros et j'ai la ferme intention de faire à nouveau baisser ce montant qui, année après année, ne cesse d'augmenter.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation à la conduite" (n° 17492)
- 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 record belge du nombre le plus élevé de jeunes tués sur la route en Europe" (n° 17543)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la

ingebouwd tijdens de administratieve procedure. Wanneer de titularis het bewijs niet levert dat hij verzekerd is of als hij bevestigt niet verzekerd te zijn, kan zijn voertuig geïmmobiliseerd worden met een wielklem. Voor ongekeurde voertuigen gebeurt dit niet omdat men zijn voertuig natuurlijk moet kunnen gebruiken om het op de keuring aan te bieden. De mogelijke straffen bestaan uit een gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en/of een geldboete.

Een bewustmakingscampagne is op preventief vlak belangrijk. Ook een efficiënte repressie is cruciaal. De wielklem moet dan ook een courante praktijk worden in geval van niet-verzekering. Ik ben tevreden dat de minister van Justitie het College van procureurs-generaal heeft gevraagd om de opvolging van niet-verzekerde voertuigen als prioriteit te behandelen.

11.03 Peter Logghe (VB): De woordvoerder van de politievakbond is kritisch. Voor de mobiele camera's heeft men politiemensen nodig en de lokale en federale politie zijn nu al zwaar overbelast. Heeft de staatssecretaris een richtcijfer vooropgesteld?

11.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Wij hebben geen duidelijke cijfers over niet-verzekerde voertuigen. Wie niet verzekerd is, wordt immers niet ingeschreven. Het GMWF betaalt jaarlijks 20 miljoen euro uit. Ik wil dit bedrag – dat nog elk jaar stijgt – opnieuw doen dalen.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rijopleiding" (nr. 17492)
- 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 Belgisch record van het hoogste aantal jonge verkeersdoden in Europa" (nr. 17543)

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 réforme de l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 17799)

- 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 hervorming van de rijopleiding" (nr. 17799)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les statistiques de la Commission européenne indiquent que c'est dans notre pays que les victimes de la route sont les plus jeunes. Face à ce constat, le secrétaire d'État annonce une réforme de l'apprentissage de la conduite automobile dans sa note de politique générale.

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Uit cijfers van de Europese Commissie blijkt dat ons land de meeste jonge verkeersdoden telt. In zijn beleidsnota kondigt de staatssecretaris daarom een hervorming van de rijopleiding aan.

En attendant la régionalisation prévue, jusqu'à quel point ces projets de réforme sont-ils concrets? Est-il exact que le secrétaire d'État a l'intention de modifier la loi pour supprimer le système des moniteurs d'auto-école brevetés? Combien sont-ils? Est-il possible de démontrer que l'accompagnement assuré par ces moniteurs d'auto-école exerce une influence négative sur la qualité de la conduite et le risque d'accident? Il faudrait peut-être plutôt clarifier les conditions dans lesquelles ces personnes opèrent actuellement? De même, un assouplissement des conditions requises pour créer une auto-école pourrait être envisagé. Federdrive, la fédération des auto-écoles agréées a déposé un dossier pour fraude contre les pseudo auto-écoles. Le secrétaire d'État juge-t-il le dossier fondé?

Hoe concreet zijn die hervormingsplannen in afwachting van de geplande regionalisering? Klopt het bericht dat de staatssecretaris de wet wil wijzigen om het systeem van gebrevetteerde rij-instructeurs af te schaffen? Met hoeveel zijn die? Kan worden aangetoond dat de begeleiding door deze rij-instructeurs een negatieve invloed heeft op de kwaliteit en het ongevalrisico? Misschien moet er eerder iets worden gedaan aan de grijze zone waarin deze mensen vandaag opereren? Ook zou de drempel om een rijschool te beginnen, kunnen worden verlaagd. Federdrive, de federatie van erkende rij scholen, heeft een fraudedossier ingediend tegen deze begeleiders. Acht de staatssecretaris dat dossier gegrond?

12.02 Tanguy Veys (VB): De toute l'Europe, c'est la Belgique qui enregistre le plus grand nombre de tués sur les routes. D'après Touring, cette situation est due au manque d'expérience de conduite. Touring veut porter la durée de la formation à minimum six mois ou 5 000 kilomètres et veut que le permis de conduire provisoire soit assorti de plusieurs restrictions. L'organisation préconise également des sanctions plus sévères en cas de conduite imprudente.

12.02 Tanguy Veys (VB): Nergens in Europa sneuvelen er meer jongeren in het verkeer dan in België. Volgens Touring is dit vooral te wijten aan een gebrek aan rijervaring. Touring wil de opleiding optrekken tot minstens 6 maanden of 5.000 kilometer en wil aan het voorlopig rijbewijs een aantal beperkingen koppelen. Ook pleit de organisatie voor strengere sancties bij roekeloos rijden.

Le secrétaire d'État peut-il commenter ses projets de réforme de la formation à la conduite? Quelles mesures seront prises pour lutter contre le nombre élevé de jeunes tués sur les routes? Que pense-t-il des propositions de Touring? Qu'en est-il de l'exécution du plan de sécurité routière présenté au gouvernement fin mars 2012?

Kan de staatssecretaris zijn plannen om de rijopleiding te hervormen, toelichten? Welke maatregelen worden genomen om het hoge aantal jonge verkeersdoden aan te pakken? Hoe staat hij tegenover de voorstellen van Touring? Hoever staat de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan dat eind maart 2012 aan de regering werd voorgesteld?

12.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le secrétaire d'État peut-il expliciter ses projets en matière de formation à la conduite? Comment s'inscriront-ils dans la régionalisation à venir? Comment réagit-il aux diverses propositions qui ont été formulées, telles que l'instauration d'une

12.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Kan de staatssecretaris zijn plannen inzake de rijopleiding toelichten? Hoe past een en ander in de komende regionalisering? Wat is zijn reactie op de diverse voorstellen die worden gelanceerd, zoals onder meer voor een rijopleiding in fases?

formation en plusieurs phases?

12.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Dans le cadre de la réforme de l'apprentissage à la conduite automobile, il faudra remédier à certains problèmes concernant l'accompagnateur et les pseudos auto-écoles. Le projet d'arrêté royal qui limite le nombre d'accompagnateurs à 2 est finalisé. Leur nom doit figurer sur le permis de conduire provisoire et il sera désormais interdit aux moniteurs brevetés de donner des cours rémunérés en dehors de l'auto-école, à l'exception de cours données dans le cadre d'initiatives sociales développées par des ASBL. La réglementation sévère relative à l'agrément et au contrôle des auto-écoles qui doivent par ailleurs respecter une série de prescriptions sociales et fiscales exclut l'existence de toute pseudo auto-école.

J'ai prévu une adaptation de la réglementation des auto-écoles pour les moniteurs brevetés existants. Une exception ne sera plus tolérée que pour les moniteurs brevetés qui accompagnent un candidat en filière libre pour le compte d'une ASBL. Compte tenu de l'incidence limitée de cette mesure sociale, il n'y a pas de concurrence déloyale à l'égard des auto-écoles agréées.

Au vu de ses implications sur notre système d'apprentissage, je considère que l'allongement du stage de 3 à 6 mois s'inscrit davantage dans la réforme à long terme. Conformément à la requête des États généraux de la Sécurité routière, dans la perspective de l'instauration d'une obtention progressive du permis de conduire et des *Goals for Driver Education* (GDE), un groupe de travail où siègent également les représentants des auto-écoles et des centres d'examen a été mis en place en concertation avec les Régions pour développer cette réforme.

Hormis les parents jusqu'au deuxième degré, le rôle d'accompagnateur ne pourra être exercé qu'une fois par an. Seuls les accompagnateurs sont autorisés à prendre place dans le véhicule conduit par le candidat au permis de conduire.

La pratique actuelle de l'instructeur breveté dans la filière libre ne sera plus autorisée parce qu'elle constitue une forme de concurrence déloyale vis-à-vis des auto-écoles agréées. Je conseille aux instructeurs brevetés de faire une demande pour devenir auto-école agréée. Les conditions d'agrément ont déjà été assouplies et les intéressés possèdent déjà les connaissances requises.

12.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): In het raam van de hervorming van de rijopleiding moeten we bepaalde problemen bijsturen met betrekking tot de begeleider en de zogenaamde pseudorijschool. Het ontwerp van KB dat het aantal begeleiders beperkt tot twee, is klaar. De begeleiders moeten worden vermeld op het voorlopig rijbewijs en de gebrevetteerde instructeurs mogen buiten de rij scholen geen lessen meer geven tegen betaling, tenzij in het raam van sociale initiatieven van vzw's. Zogenaamde pseudorijscholen kunnen niet toegelaten worden, in het licht van de strikte reglementering op de erkenning van en de controles op de rij scholen, die bovendien in orde moeten zijn met een aantal sociale en fiscale verplichtingen.

Voor de bestaande gebrevetteerde instructeurs heb ik gezorgd voor een aanpassing van de rij schoolreglementering. Een uitzondering is slechts mogelijk voor gebrevetteerde instructeurs die voor de vzw's een kandidaat begeleiden van de vrije opleiding. Wegens de beperkte impact van deze sociale maatregel is er in dit geval geen sprake van deloyale concurrentie ten aanzien van de erkende rij scholen.

Het optrekken van de stage van drie tot zes maanden zie in het raam van de hervorming van de rijopleiding op lange termijn, in het licht van de implicaties ervan op ons opleidingssysteem. In samenspraak met de Gewesten is een werkgroep opgericht, waarin ook de rij scholen en de examencentra vertegenwoordigd zijn, om die hervorming uit te werken, zoals die gevraagd werd door de staten-generaal voor de Verkeersveiligheid in het raam van de invoering van het stappenrijbewijs en de Goals for Driver Education (GDE).

Men mag ook maar één maal per jaar begeleider zijn, behalve voor verwanten tot in de tweede graad. In het voertuig van de kandidaat mogen alleen de begeleiders plaatsnemen.

De huidige praktijk van een gebrevetteerde lesgever in de vrije opleiding kan niet langer, omdat dit een vorm is van oneerlijke concurrentie is ten overstaan van erkende rij scholen. De gebrevetteerde instructeurs kunnen beter een aanvraag indienen als erkende rij school. De erkenningsvoorwaarden werden al versoepeld en deze mensen hebben ook al de vereiste kennis.

Nous ignorons combien d'instructeurs indépendants ou de sociétés d'instructeurs indépendants sont en activité dans le secteur de la formation à la conduite mais la nouvelle réglementation permettra d'éradiquer les fraudes.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): En réalité, c'est l'État lui-même qui a créé cette zone grise où opèrent les instructeurs indépendants.

12.06 Tanguy Veys (VB): J'espère que vous tiendrez également compte des propositions de Touring car elles sont de nature à infléchir la courbe des accidents de la route mortels dont de jeunes automobilistes sont victimes.

L'incident est clos.

13 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'exécution de l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité" (n° 17511)

13.01 Tanguy Veys (VB): Il a été convenu dans l'accord de gouvernement qu'une partie du code de la route ainsi que les règlements complémentaires en matière de sécurité routière seraient transférés aux Régions. Il a également été convenu que la formation à la conduite, le contrôle technique, la fixation des normes de l'infrastructure routière, le contrôle des normes techniques des véhicules, les compétences de l'IBSR et le Fonds de la sécurité routière seraient désormais placés sous la tutelle des Régions. Où en est l'exécution de cette partie de l'accord de gouvernement?

Président: Jef Van den Bergh.

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Les travaux du Comité de mise en oeuvre des réformes institutionnelles ("Comori") ont déjà bien avancé. Un accord a été atteint sur le plan de la mobilité. Il devra cependant encore être confirmé dans le cadre de l'accord global qui inclura la loi de financement.

L'incident est clos.

14 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

Wij weten niet hoeveel zelfstandige instructeurs of firma's van dergelijke instructeurs actief zijn in de sector, maar door de nieuwe reglementering zullen fraudeproblemen sowieso van de baan zijn.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De schermzone waarin zelfstandige rij-instructeurs werken, is eigenlijk door de overheid zelf gecreëerd.

12.06 Tanguy Veys (VB): Ik hoop dat er ook rekening zal worden gehouden met de voorstellen van Touring, die een positief effect kunnen hebben op het aantal jonge verkeersdoden.

Het incident is gesloten.

13 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 "de uitvoering van het regeerakkoord op vlak van mobiliteit" (nr. 17511)

13.01 Tanguy Veys (VB): Wat is de stand van zaken met betrekking tot de overheveling naar de Gewesten van een gedeelte van het verkeersreglement, de aanvullende regelgeving inzake verkeersveiligheid, de rijopleiding, de technische keuring, de normering van de verkeersinfrastructuur, de controle op de technische normering, de bevoegdheden van het BIVV en het Verkeersveiligheidsfonds?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De werkzaamheden in het Uitvoeringscomité voor de Institutionele Hervormingen ('Comori') zijn reeds ver gevorderd. Er is een akkoord over de bevoegdheid Mobiliteit. Dat moet echter nog bevestigd worden in het kader van het globaal akkoord, inclusief de financieringswet.

Het incident is gesloten.

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,

ministre, sur "les projets de la Commission européenne visant à limiter à 40 tonnes le poids maximum des camions" (n° 17539)

toegevoegd aan de eerste minister, over "de plannen van de Europese Commissie om vrachtwagens een maximaal gewicht van 40 ton op te leggen" (nr. 17539)

14.01 Tanguy Veys (VB): La Commission européenne a l'intention d'adapter la directive relative au transport routier mais le poids maximum de 40 tonnes pour les camions est maintenu. Les États membres peuvent y déroger sur leur propre territoire. Dans le Benelux, en France et en Italie, la limite a été portée à 44 tonnes.

14.01 Tanguy Veys (VB): De Europese Commissie wil de wegtransportrichtlijn aanpassen, maar het maximaal gewicht van 40 ton voor vrachtwagens blijft overeind. De lidstaten mogen daarvan afwijken voor het eigen grondgebied. In de Benelux, Frankrijk en Italië is de grens opgetrokken tot 44 ton.

La FEB considère que l'Europe doit autoriser la limite de 44 tonnes pour tous les transports transfrontaliers. Cela permettra de réduire la consommation de diesel, les embouteillages, le nombre d'accidents et le nombre de camions sur les routes. D'après la FEB, il y aura 25 000 camions de moins sur nos routes si chaque camion peut charger 4 tonnes de plus. C'est un élément important pour l'environnement et pour notre économie.

Volgens het VBO moet Europa voor alle grensoverschrijdend transport 44 ton mogelijk maken. Dat leidt tot minder dieselverbruik, minder files en ongevallen en minder vrachtwagens op de weg. Volgens het VBO zullen er 25.000 vrachtwagens minder op onze wegen rijden als elke vrachtwagen 4 ton meer mag laden. Dat is belangrijk voor het milieu en voor onze economie.

Le secrétaire d'État partage-t-il le point de vue de la FEB et est-il prêt à le défendre au sein de l'Union européenne?

Deelt de staatssecretaris het standpunt van het VBO en is hij bereid dit standpunt binnen de Europese Unie te verdedigen?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Le Conseil des ministres de l'Union européenne et le Parlement européen se penchent actuellement sur le projet modifiant la directive. Le poids maximum autorisé de 40 tonnes pour les camions dans le cadre du transport international n'est pas modifié. Ce qui est nouveau, c'est que si deux États membres limitrophes admettent sur leur territoire un poids supérieur identique, ce poids supérieur est désormais autorisé pour le transport transfrontalier entre ces deux pays. Cette disposition permettra de résoudre le problème des transporteurs belges se rendant en France étant donné que la France autorise 44 tonnes depuis 2013. Nous avons donc tout intérêt à ce que cette nouvelle directive voie le jour le plus vite possible.

14.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het ontwerp tot wijziging van de richtlijn wordt thans besproken door de Europese ministerraad en het Europees Parlement. Het maximaal toegelaten gewicht van 40 ton voor vrachtwagens in internationaal verkeer wordt niet gewijzigd. Nieuw is dat wanneer twee aangrenzende lidstaten op hun grondgebied een zelfde hoger gewicht toelaten, dit hogere gewicht voor grensoverschrijdend verkeer tussen die beide landen wordt toegelaten. Dit biedt een oplossing voor de Belgische transporteurs die naar Frankrijk rijden, aangezien Frankrijk 44 ton toelaat sinds 2013. Wij hebben er dus alle belang bij dat de nieuwe richtlijn er zo snel mogelijk komt.

14.03 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis que le secrétaire d'État soit demandeur de cette directive et j'espère qu'elle sera transposée en droit belge aussi rapidement que possible.

14.03 Tanguy Veys (VB): Het verheugt mij dat ook de Staatssecretaris vragende partij is voor een omzetting van die richtlijn in Belgisch recht en ik hoop dat dat zo snel mogelijk zal gebeuren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président:** La question n° 17545 de Mme Temmerman est transformée en question écrite.

De **voorzitter:** Vraag nr. 17545 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la

15 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en

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 des tarifs transfrontaliers" (n° 17682)

15.01 Josy Arens (cdH): Prendre le train coûte nettement plus cher en Belgique qu'en Luxembourg. C'est ainsi que beaucoup de travailleurs frontaliers belges se garent dans des parkings situés au Grand-Duché, ce qui crée de gros problèmes de circulation.

Un accord est intervenu entre la France et le Grand-Duché sur une tarification transfrontalière.

Vous avez rencontré votre collègue luxembourgeois, il y a dix jours. Avez-vous évoqué la question d'une tarification transfrontalière? Où en est le dossier? Allez-vous le faire évoluer dans les mois qui viennent?

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Les homologations des nouvelles rames vont bientôt arriver, grâce à l'accord conclu avec le ministre luxembourgeois lors du dernier Gaichel.

Le contrat de gestion prévoyait que la SNCB devait examiner le moyen d'appliquer la tarification intérieure jusqu'aux premières gares après la frontière afin de stimuler le transport transfrontalier. Elle a progressé vers cet objectif en introduisant des gammes de produits transfrontaliers vers Aachen, Maastricht, Roosendaal. Des évolutions importantes ont également eu lieu au niveau de la tarification belgo-luxembourgeoise.

En 2010, l'impact financier de l'application de la tarification intérieure pour les trajets vers le Grand-Duché a été jugé trop important par la SNCB, qui a de plus estimé que l'application de la tarification intérieure belge ne serait pas suffisamment attractive.

Toujours en 2010, la SNCB a introduit une offre réduite de produits valables dans une zone très spécifique autour de la frontière et incluant toutes les gares du Grand-Duché. Mais cette offre reste encore chère rapport à l'abonnement CFL. La SNCB a donc proposé un autre type de tarification pour les abonnements de la zone transfrontalière, sous réserve d'une compensation financière de l'État.

Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanpassing van de tarieven voor grensoverschrijdende ritten" (nr. 17682)

15.01 Josy Arens (cdH): Een treinkaartje kost in België beduidend meer dan in Luxemburg. Daarom parkeren vele Belgische grensarbeiders hun auto op een parking in het Groothertogdom Luxemburg, met alle verkeershinder van dien.

Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg hebben afspraken gemaakt over de tarieven voor grensoverschrijdende ritten.

U heeft tien dagen geleden nog met uw Luxemburgse collega gesproken. Heeft u de tarieven voor grensoverschrijdende ritten toen te berde gebracht? Wat is de stand van het dossier? Zal u er de komende maanden voor zorgen dat er schot komt in dit dossier?

15.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Dankzij het akkoord dat tijdens de jongste gezamenlijke ministerraad (Gaichel) met de Luxemburgse minister werd gesloten, zullen de nieuwe treinstellen weldra worden gehomologeerd.

Overeenkomstig het beheerscontract moest de NMBS nagaan hoe de tarieven voor het binnenlandse verkeer konden worden toegepast tot aan de eerste stations voorbij de grens, teneinde het grensoverschrijdende verkeer te bevorderen. De NMBS heeft daartoe stappen gedaan, met name door een hele waaier van grensoverschrijdende formules met bestemming Aken, Maastricht en Roosendaal aan te bieden. Ook de Belgisch-Luxemburgse tarieven werden grondig gewijzigd.

In 2010 oordeelde de NMBS evenwel dat de toepassing van de tarieven voor het binnenlandse verkeer op trajecten naar het Groothertogdom een al te grote financiële impact had, én niet aantrekkelijk genoeg zou zijn voor de reizigers.

Nog in 2010 lanceerde de NMBS een beperkt aanbod van formules die geldig zijn in een welomlijnde zone rond de grens en alle stations van het Groothertogdom omvatten. Dat aanbod blijft echter duur in vergelijking met het abonnement van de Luxemburgse spoorwegen. De NMBS heeft dan ook een ander soort tarifiering voorgesteld voor de abonnements in het grensgebied, onder voorbehoud van een financiële compensatie door

de Staat.

Cette proposition de la SNCB n'a pas encore fait l'objet d'une décision car la Belgique souhaite trouver une solution globale. Ce sera à l'ordre du jour lors des négociations du futur contrat de gestion.

Je ne peux qu'insister sur la situation particulière de la province de Luxembourg, vu le nombre de personnes qui travaillent à l'étranger, la différence de tarif extrêmement importante et l'encombrement manifeste des autres moyens de transport.

15.03 Josy Arens (cdH): On doit pouvoir évoluer rapidement dans cette négociation. J'espère qu'alors de plus en plus de frontaliers utiliseront le rail pour se rendre à leur boulot au Grand-Duché.

A-t-on une idée de la date précise de l'homologation des rames Desiro? Est-ce pour avant la fin de l'année?

15.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Normalement, ce sera pour dans le courant de l'année 2015. Les réunions de ce type permettent d'accélérer les homologations.

L'incident est clos.

16 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 "la réglementation sévère et lourde pour les bateaux touristiques naviguant dans les eaux intérieures et à la côte" (n° 17770)

16.01 Tanguy Veys (VB): Conformément à une nouvelle législation européenne, toute personne qui navigue à des fins professionnelles doit, depuis 2013, réussir un examen et disposer d'un certificat de navigation. Toutefois, un vacancier à la Côte belge peut naviguer avec un bateau de location sans disposer de certificat de navigation.

L'examen à réussir pour obtenir le certificat de navigation, basé sur le manuel *Leidraad voor stuurbrevet*, est beaucoup trop vaste, inadapté et complexe. En outre, l'arrêté royal du 30 novembre 2011 relatif aux prescriptions d'équipage applicables aux bateaux de plaisance, qui prévoit qu'au moins deux membres d'équipage doivent être présents, indépendamment du nombre de

Over dat voorstel van de NMBS werd er nog geen beslissing genomen, aangezien België een globale oplossing wil uitwerken. Tijdens de onderhandelingen over het volgende beheerscontract zal dat punt aan de orde worden gesteld.

Ik wil nogmaals uw aandacht vestigen op de wel zeer bijzondere situatie in de provincie Luxemburg, waar er veel mensen in het buitenland gaan werken, er zeer grote tariefverschillen bestaan en het drukke wegverkeer voor dichtgeslibde wegen zorgt.

15.03 Josy Arens (cdH): Deze onderhandelingen zouden snel moeten kunnen vooruitgaan. Ik hoop dat dan steeds meer grensarbeiders naar hun werk in het Groothertogdom zullen sporen.

Heeft men er een idee van wanneer precies de Desirotreinstellen gehomologeerd zullen worden? Zal dat dit jaar nog gebeuren?

15.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Dat zal normaal gezien in de loop van 2015 gebeuren. Dankzij dit soort vergaderingen kan er voortgang gemaakt worden met de homologatie.

Het incident is gesloten.

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 "de strenge en zware regelgeving voor toeristische bootjes op binnenwateren en aan de kust" (nr. 17770)

16.01 Tanguy Veys (VB): Volgens nieuwe Europese wetgeving moet wie beroepsmatig vaart sinds 2013 slagen in een examen en over een vaarbewijs beschikken. Een vakantieganger aan de Noordzee mag echter zonder vaarbewijs een boot huren en gaan varen.

Het examen voor het vaarbewijs is gebaseerd op het boek *Leidraad voor stuurbrevet* en is veel te uitgebreid, onaangepast en ingewikkeld. Ook het KB van 30 november 2011 inzake bemanningsvoorschriften voor toeristische bootjes, dat bepaalt dat minstens twee bemanningsleden aanwezig moeten zijn, ongeacht het totale aantal aanwezigen, zorgt voor veel ongenoegen. Het is

personnes présentes, suscite également un vif mécontentement. Il n'est pas impossible que de nombreux touristes amateurs de navigation renoncent à ce loisir face au travail nécessaire à la préparation de l'examen, aux tracasseries administratives et aux frais de personnel supplémentaires. Le personnel risque lui aussi de se faire plus rare, étant donné que de nombreux étudiants jobistes qui travaillent dans ce secteur saisonnier ne disposent pas d'un certificat de navigation. Un exemple pour illustrer mon propos: en conséquence de la nouvelle législation européenne, un bateau amphibie de la Seconde Guerre mondiale qui navigue depuis 1948 déjà au large de la côte de Blankenberge, appartiendra désormais à la catégorie des navires de croisière et à passagers, parce qu'il peut accueillir plus de douze passagers, ce qui est tout de même absurde!

La nouvelle législation européenne doit-elle être aussi rigoureusement mise en œuvre? Dans quelle mesure le secrétaire d'État est-il disposé à assouplir son application en Belgique ou à plaider pour un assouplissement de celle-ci auprès de la Commission européenne? Dans quelle mesure est-il prêt à assouplir la mise en œuvre de l'arrêté royal du 30 novembre 2011?

16.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je ne suis pas informé d'une nouvelle réglementation européenne. De quoi parle M. Veys exactement?

La modification de l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage a été réalisée en concertation avec le secteur du transport des marchandises et des passagers. Le transport de passagers régi par cet arrêté concerne la navigation professionnelle à bord de navires construits et aménagés pour transporter plus de douze personnes, en plus de l'équipage. La navigation de plaisance n'est donc pas concernée. Dans les prescriptions jointes par le biais de l'arrêté royal du 30 novembre 2011 figure en outre une exception pour les bateaux de promenade urbaine; ce type de bateaux peut en effet naviguer avec un seul membre d'équipage. Par dérogation à la règle générale, le conducteur peut naviguer avec un brevet de conduite pour la navigation de plaisance. Il doit seulement acquérir un certificat complémentaire pour le transport de passagers par le biais d'un examen théorique et disposer d'une attestation valable de connaissance des premiers secours en cas d'accident.

16.03 Tanguy Veys (VB): Je suis surtout intéressé par la réglementation obligatoire depuis le début de la saison touristique 2013. Je me félicite de

niet onmogelijk dat vele toeristische schippers zullen afhaken wegens het studeren, de administratieve rompslomp en de extra personeelskosten. Er dreigt ook een personeelstekort, aangezien veel jobstudenten in die seizoensgebonden sector niet over zo'n vaarbewijs beschikken. Ter illustratie: voor de kust van Blankenberge vaart al sinds 1948 een amfibieboot uit de Tweede Wereldoorlog, die nu door de Europese wetgeving plots onder de categorie 'cruise- en passagiersschepen' valt, omdat er meer dan twaalf personen op kunnen. Dat is toch absurd.

Moet de nieuwe Europese wetgeving zo streng worden toegepast? In welke mate is de staatssecretaris bereid om de toepassing ervan in België te versoepelen of bij de Europese Commissie een versoepeling te bepleiten? In welke mate wil hij de toepassing van het KB van 30 november 2011 versoepelen?

16.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Er is mij geen nieuwe Europese regelgeving bekend. Waarover heeft de heer Veys het precies?

De wijziging van het KB van 9 maart 2007 in verband met de bemanningsvoorschriften kwam tot stand in overleg met de sector, zowel met het goederentransport als met de passagierssector. Het vervoer van passagiers dat via dit besluit geregeld wordt, slaat op de professionele vaart met schepen die gebouwd en ingericht zijn om meer dan twaalf personen te vervoeren, naast de bemanning. Het gaat hier dus niet over de pleziervaart. In de voorschriften die werden toegevoegd via het KB van 30 november 2011, is bovendien een uitzondering opgenomen voor stadsrondvaartboten. Een stadsrondvaartboot mag uitzonderlijk met één bemanningslid varen. De bestuurder mag – in afwijking van de algemene regel – varen met een stuurbrevet voor de pleziervaart. Hij moet enkel een bijkomend getuigschrift voor het vervoer van passagiers verwerven via een theoretisch examen en hij moet een geldig EHBO-attest hebben.

16.03 Tanguy Veys (VB): Het gaat mij vooral om de regelgeving die sinds de start van het toeristisch seizoen van 2013 verplicht is. Ik ben blij dat er een

l'assouplissement de la réglementation pour les petits bateaux touristiques navigant dans les eaux intérieures. J'espère qu'un compromis pourra être trouvé à l'échelle européenne pour garantir la viabilité du secteur et la sécurité des conducteurs.

L'incident est clos.

17 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 "les nombreuses plaintes concernant le fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 17782)

17.01 Tanguy Veys (VB): De nombreuses plaintes me sont parvenues concernant le fonctionnement de la Direction générale Transport aérien (DGTA) et l'application et la surveillance du respect des règles de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA). Ces plaintes concernent notamment le service des autorisations pour techniciens, les agréments d'entreprises, la Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) et les Joint Aviation Requirements – Flight Crew License (JAR-FCL). Par ailleurs, le site internet de l'EASA est peu lisible, il manque de logique et est incomplet et inutilisable.

Le secrétaire d'État a-t-il connaissance de ces plaintes? Quelles mesures ont été prises à ce sujet?

17.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai demandé à la DGTA de me transmettre au plus vite un rapport sur les différentes remarques émises par M. Veys. Je pourrai apporter une réponse exhaustive lors d'une prochaine réunion. J'organiserai très bientôt en concertation avec la DGTA une consultation du secteur pour examiner le fondement des plaintes. Le directeur général de la DGTA a par ailleurs pris l'initiative d'organiser à court terme deux groupes de travail.

Sur la base des résultats de la consultation du secteur et des travaux des groupes de travail, je prendrai le cas échéant des mesures afin de garantir l'égalité de traitement entre les compagnies aériennes belges et celles des autres États membres de l'Union européenne.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

En ce qui concerne l'application de la réglementation EASA PART 145 pour l'agrément

zekere versoepeling is voor de toeristische bootjes op de binnenwateren. Ik hoop dat op Europees niveau een compromis kan gevonden worden dat de leefbaarheid van de sector en de veiligheid van de bestuurders garandeert.

Het incident is gesloten.

17 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 "de vele klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 17782)

17.01 Tanguy Veys (VB): Er bereiken mij talrijke klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en de toepassing van en het toezicht op de regels van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA). Ze hebben onder meer betrekking op de dienst vergunningen technici, de bedrijfserkenningen, de Continuing Aircraft Management Organisation (CAMO) en de Joint Aviation Requirements – Flight Crew License (JAR-FCL). Bovendien is de EASA-website totaal onoverzichtelijk, onlogisch, onvolledig en onbruikbaar.

Is de staatssecretaris op de hoogte van de klachten? Welke maatregelen werden er genomen?

17.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Ik heb het DGLV verzocht om mij over de ingediende opmerkingen van de heer Veys ten spoedigste een rapport te bezorgen. Ik zal een volledig antwoord kunnen geven tijdens een volgende vergadering. Ik organiseer op heel korte termijn en in overleg met het DGLV een raadpleging van de industrie, teneinde de gegrondheid van de klachten te onderzoeken. De directeur-generaal van het DGLV nam overigens reeds een initiatief om op korte termijn twee workshops te organiseren.

Op grond van de raadplegingen van de industrie en de resultaten van de workshops, zal ik indien nodig maatregelen nemen om de gelijke behandeling van de Belgische luchtvaartbedrijven en andere luchtvaartondernemingen van de EU-lidstaten te verzekeren.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Inzake de Part 145-erkenning voor onderhoudsbedrijven is het DGLV verantwoordelijk

des entreprises de maintenance, la DGTA est chargée de l'application de la réglementation européenne et du contrôle des entreprises de maintenance afin de veiller à ce que celles-ci respectent ladite réglementation. Les experts techniques à qui ce contrôle est confié suivent une formation à cet effet. À intervalles réguliers, l'EASA contrôle cette formation, ainsi que l'exécution des missions de contrôle.

Ces contrôles n'ont jamais débouché sur des conclusions qui ont étayé ces plaintes. Ce n'est pas l'expert technique qui décide si un agrément est délivré ou maintenu, ou pas. Ces décisions sont toujours prises en concertation avec le management, conformément à des procédures approuvées qui sont en conformité avec les exigences européennes.

Dans le cadre de l'agrément AESA part M, subpart G, il faut préciser que les plaintes formulées pèchent par un manque de clarté étant donné que la DGTA ne délègue pas de *quality manager*. La décision de procéder au retrait d'un agrément est toujours prise en concertation avec le management, là aussi conformément à des procédures approuvées qui sont en conformité avec le prescrit européen. Depuis l'instauration de la réglementation européenne en 2005, cela n'a été nécessaire qu'une seule fois. Là aussi, la DGTA n'a jamais reçu la moindre remarque de l'AESA.

La réglementation européenne peut être considérée comme pesante pour les petites entreprises mais il est exclu de transiger sur la sécurité aérienne.

En cas de plainte concernant le fait qu'une personne éprouve des difficultés à se faire comprendre, il est toujours possible de contacter directement la DGTA.

Le site internet de l'AESA est doté d'une structure très complexe que l'Agence complète à intervalles réguliers. Ces compléments ne facilitent toutefois pas la recherche d'informations. Plusieurs États membres – dont la Belgique – ont déjà attiré l'attention de l'AESA sur ce problème. Divers correctifs ont été apportés entre-temps.

La DGTA aide régulièrement nos concitoyens à surfer sur le site internet de l'AESA. Un hyperlien renvoyant à la législation de l'AESA a été ajouté au bas de chaque page du nouveau site internet de la DGTA.

17.03 Tanguy Veys (VB): Je me réjouis d'entendre que le secrétaire d'État veut examiner la question.

voor de toepassing van de Europese regelgeving en voor het toezicht op de onderhoudsbedrijven om na te gaan dat zij blijven voldoen aan die reglementering. Technische experts die verantwoordelijk zijn voor dat toezicht, worden opgeleid voor die taak. Die opleiding, alsook de uitvoering van die toezichtstaken, worden op regelmatige tijdstippen gecontroleerd door het EASA.

Deze controles hebben nooit aanleiding gegeven tot bevindingen die deze klachten staven. Het is niet de technisch expert die beslist of een erkenning al dan niet afgegeven of gehandhaafd wordt. Dergelijke beslissingen worden altijd genomen in overleg met het management, volgens goedgekeurde procedures die overeenstemmen met de Europese vereisten.

Bij de bedrijfserkenning EASA part M, subpart G, moet worden gepreciseerd dat de klachten niet duidelijk zijn, aangezien het DGLV geen quality manager afvaardigt. De beslissing om een erkenning in te trekken wordt steeds genomen in overleg met het management, ook volgens goedgekeurde procedures die overeenstemmen met de Europese vereisten. Sinds de invoering van de Europese regelgeving in 2005 is het slechts eenmaal nodig geweest. Ook hier heeft het DGLV nooit enige opmerkingen gekregen van het EASA.

De Europese regelgeving kan als zwaar gezien worden voor kleine bedrijven, maar luchtvaartveiligheid kan niet licht opgenomen worden.

Indien er klachten zijn over de verstaanbaarheid van een persoon mag men het DGLV steeds rechtstreeks aanspreken.

De website van het EASA heeft een vrij complexe structuur, die regelmatig wordt bijgewerkt door het agentschap. Dit vergemakkelijkt het opzoeken van informatie echter niet. Verschillende lidstaten – waaronder België – hebben het EASA al gewezen op deze problematiek. Men heeft ondertussen al een aantal verbeteringen aangebracht.

Het DGLV helpt de burger geregeld om de weg te vinden op de website van EASA. Onderaan op elke pagina van de nieuwe webstek van het DGLV werd een link naar de wetgeving van de EASA toegevoegd.

17.03 Tanguy Veys (VB): Ik ben blij dat de staatssecretaris dit wil onderzoeken. Hopelijk leidt

Espérons qu'un redressement de cap s'ensuivra. Je tiens toutefois à souligner que le rôle des experts techniques, qui possèdent des connaissances spécifiques, reste essentiel. Le ministre est resté muet concernant leurs connaissances linguistiques mais je reviendrai sur ce point. Si la sécurité de la navigation aérienne est essentielle, la DGTA n'en doit pas moins appliquer les règles correctement.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'OCDE" (n° 17797)
- 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 "les conclusions du rapport biennal de l'OCDE concernant la Belgique en matière de transport" (n° 17860)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'OCDE" (n° 17909)

La **présidente**: La question n° 17909 de Mme Temmerman, absente, est supprimée.

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le rapport de l'OCDE sur la situation économique de notre pays a été présenté le 7 mai 2013. Un chapitre distinct comporte une évaluation de l'infrastructure de transport existante face aux prochains défis économiques et écologiques.

Quelles conclusions le secrétaire d'État juge-t-il pertinentes et quelles mesures compte-t-il prendre pour répondre aux recommandations formulées? Se concertera-t-il avec le ministre des Entreprises publiques et avec les ministres régionaux compétents pour relever les défis que représentent les embouteillages et l'environnement?

18.02 Tanguy Veys (VB): Pour remédier aux problèmes d'asphyxie automobile, l'OCDE est plutôt favorable à une tarification à l'usage que ce soit pour les poids lourds ou les véhicules particuliers, rejoint sur ce point par le ministre-président flamand

dat tot een bijsturing. Ik wil er wel op wijzen dat de rol van technische experts, met hun specifieke kennis, essentieel blijft. Over hun taalkennis heeft de staatssecretaris gezwegen, maar ik zal daar op terugkomen. Luchtvaartveiligheid is essentieel, maar ook het DGLV moet de regels correct toepassen.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het OESO-rapport" (nr. 17797)
- 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 conclusies op vlak van vervoer in het tweejaarlijks OESO-rapport over België" (nr. 17860)
- 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 rapport van de OESO" (nr. 17909)

De **voorzitter**: De vraag nr. 17909 van mevrouw Temmerman vervalt.

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het OESO-rapport over de economische situatie in België werd voorgesteld op 7 mei 2013. In een afzonderlijk hoofdstuk toetst men de bestaande transportinfrastructuur af aan de toekomstige economische en ecologische uitdagingen.

Welke conclusies vindt de staatssecretaris relevant en welke maatregelen zal hij nemen in antwoord op de aanbevelingen? Zal hij overleggen met de minister van Overheidsbedrijven en met de bevoegde gewestministers om de uitdagingen inzake verkeerscongestie en milieu aan te pakken?

18.02 Tanguy Veys (VB): In de strijd tegen de verkeerscongestie ziet de OESO meer heil in rekeningrijden, zowel voor vrachtwagens als voor personenauto's. Ook Vlaams minister-president Kris Peeters sluit zich daarbij aan.

Kris Peeters.

Le secrétaire d'État souscrit-il à l'analyse et aux conclusions de l'OCDE?

18.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En dépit de la bonne note attribuée par l'OCDE à l'infrastructure de transport de notre pays, la saturation sera bientôt atteinte que ce soit sur la route ou sur le rail. Il est impératif de développer des actions prospectives pour répondre à la demande croissante en matière de mobilité. Le rapport épingle l'absence dans notre pays d'un plan national d'infrastructure et le trop rare recours aux analyses coûts-bénéfices.

De plus, les subventions octroyées au transport routier par le biais du système des véhicules de société dont le parc est essentiellement composé de véhicules diesel, aggravent le problème des embouteillages et amplifient la pollution atmosphérique. De même, l'OCDE dénonce le manque de transparence des subventions implicites allouées aux services de transport public.

L'organisation avance quatre recommandations. Le gouvernement fédéral et les Régions doivent confectionner ensemble un plan d'infrastructure à long terme pour tous les modes de transport. Parallèlement, le coût de revient des services de transport public doit être calculé explicitement et les prestataires de services doivent recevoir une compensation pour le renforcement de ces services. De même, le régime fiscal préférentiel dont bénéficient les voitures de société doit être abrogé, ainsi que les avantages fiscaux accordés aux véhicules diesel. L'OCDE préconise également l'instauration d'un système de péage routier et de tarifs différenciés dans les transports publics. Dans un premier temps, une redevance kilométrique pourrait être introduite dans les grandes villes.

Je ne suis pas opposé par principe à l'instauration d'un prix variable des billets en fonction du moment du voyage. Ces prix variables existent déjà sous une forme limitée, par exemple pour les seniors qui prennent le train après l'heure de pointe du matin. En revanche, j'estime qu'il n'est pas souhaitable de généraliser ce système étant donné qu'il n'est pas envisageable dans le cas des navetteurs qui se rendent à leur travail. Renchérir les transports publics aux heures de pointe entraînerait par ailleurs un report sur l'automobile.

L'OCDE met en évidence le faible taux de couverture des coûts de nos transports en commun ainsi que le manque d'internalisation des coûts externes. La structure tarifaire doit être revue, mais

In welke mate deelt de staatssecretaris de analyse en de conclusies van de OESO?

18.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Hoewel de transportinfrastructuur in ons land volgens de OESO goed is uitgebouwd, is het saturatiepunt in zicht, zowel op de weg als op het spoor. Om aan de stijgende mobiliteitsvraag te voldoen, moet er toekomstgericht worden ingegrepen. Het rapport stelt dat het ons land ontbreekt aan een nationaal infrastructuurplan en dat er te weinig gebruik wordt gemaakt van kosten-batenanalyses.

De subsidiëring van het wegverkeer via het systeem van bedrijfswagens – bovendien vooral dieselwagens – verergert het congestieprobleem en draagt bij tot de luchtvervuiling. De impliciete subsidiëring van de openbare dienstverlening vindt de OESO ook weinig transparant.

De OESO doet vier aanbevelingen. De Gewesten en de federale overheid moeten samen een langetermijninfrastructuurplan voor alle transportmodi opstellen. Daarnaast moet de kostprijs van de openbare dienstverleningen expliciet worden berekend en moeten de dienstverleners een compensatie ontvangen voor het versterken van deze dienst. Ook moet het fiscale gunststelsel voor bedrijfswagens worden afgeschaft, net als de fiscale begunstiging van dieselwagens. De OESO beveelt tevens aan om een systeem van wegbeprijzing en gedifferentieerde openbaarvervoertarieven in te voeren. Eerst kan in de grote steden een kilometerheffing worden ingevoerd.

Tegen de invoering van variabele ticketprijzen, naar gelang van het moment waarin men reist, heb ik geen principieel bezwaar. Variabele ticketprijzen zijn er nu al in beperkte mate, zoals voor senioren die na de ochtendpiek de trein nemen. Een veralgemening vind ik dan weer geen goed idee. Dat is voor beroepsactieve pendelaars immers geen optie. Het openbaar vervoer tijdens de piekuren duurder maken zou bovendien meer autoverkeer genereren.

De OESO wijst op de lage kostendekkingsgraad van ons openbaar vervoer en het gebrek aan internalisering van de externe kosten. De tariefstructuur moet worden herbekeken, maar dat

cet objectif ne doit pas entraîner une politique asociale.

mag geen reden zijn voor een asociaal beleid.

À mon avis, un recours accru aux horaires flottants et la généralisation du télétravail permettront d'aplanir spontanément les heures de pointe et d'offrir ainsi une solution à la congestion actuelle du réseau ferré.

Als oplossing voor de huidige congestie op het spoor verwacht ik veel meer van een spontane afvlakking van de piekuren door een verruiming van de glijdende arbeidsuren en een veralgemening van het thuiswerk.

J'entretiens des contacts réguliers avec le ministre des Entreprises publiques concernant les chemins de fer. Toutefois, je voudrais lancer une structure de concertation permanente où siègeraient également les ministres régionaux en vue d'affronter avec un maximum de cohérence les défis qui se présentent. La recherche de solutions aux problèmes de mobilité est encore trop morcelée.

Over de spoorwegen heb ik geregeld contact met de minister van Overheidsbedrijven, maar ik zou een vaste overlegstructuur willen opstarten, waarin ook de regionale ministers zetelen, om de uitdagingen op een coherente manier te kunnen aanpakken. Het zoeken naar oplossingen voor de mobiliteitsproblemen gebeurt nu nog te veel in gespreide slagorde.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ce sujet mérite un débat plus large.

18.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit onderwerp verdient een groter debat.

18.05 Tanguy Veys (VB): En effet. Par exemple sous la forme d'une audition.

18.05 Tanguy Veys (VB): Klopt. Bijvoorbeeld onder de vorm van een hoorzitting.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique est levée à 16 h 36.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.36 uur.