



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

18-06-2013

Après-midi

Dinsdag

18-06-2013

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

Questions jointes de 1

1 - M. David Clarinval 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 panneaux de signalisation prévus dans le code de la route" (n° 16985)

1 - Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du code de la route" (n° 18246)

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

Questions jointes de 3

3 - M. David Clarinval 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 bateaux touristiques dans le bief de Dinant" (n° 17672)

3 - M. Jean-Marc Delizée 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 bateaux touristiques de Dinant" (n° 17704)

Orateurs: **David Clarinval, Jean-Marc Delizée, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

4 Question de Mme Meryame Kitir 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 difficultés liées à l'homologation des camions et remorques par le SPF Mobilité" (n° 17723)

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1

1 - de heer David Clarinval 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 verkeersborden in het verkeersreglement" (nr. 16985)

1 - mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de wegcode" (nr. 18246)

Sprekers: **David Clarinval, Karin Temmerman, Melchior Wathelet**, voorzitter van de sp.a-fractie, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van 3

3 - de heer David Clarinval 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 toeristenboten op het rivierpand van Dinant" (nr. 17672)

3 - de heer Jean-Marc Delizée 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 toeristenboten in Dinant" (nr. 17704)

Sprekers: **David Clarinval, Jean-Marc Delizée, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

4 Vraag van mevrouw Meryame Kitir 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 moeizame homologatie van vrachtwagens en aanhangwagens door de FOD Mobiliteit" (nr. 17723)

Sprekers: **Meryame Kitir, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- 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 des accords aéroportuaires de 2008 et 2010" (n° 17864)	6	- 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 de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010" (nr. 17864)	6
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 17932)	7	- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitvoering van het luchthavenakkoord" (nr. 17932)	7
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 18655)	7	- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tenuitvoerlegging van het luchthavenakkoord" (nr. 18655)	7
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Bert Wollants, Valérie De Bue, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Bert Wollants, Valérie De Bue, 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 mesures envisagées à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 17865)	9	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 maatregelen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 17865)	9
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- 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 transport de marchandises dangereuses par la route" (n° 17908)	10	- 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 gevaarlijk transport over de weg" (nr. 17908)	10
- M. Stefaan Van Hecke 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 transport de marchandises dangereuses par la	11	- de heer Stefaan Van Hecke 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	11

route" (n° 18000)

vervoer van gevaarlijke goederen over de weg" (nr. 18000)

- 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 transport de matières dangereuses par chemin de fer et par route" (n° 18670)

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

11 - 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 vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg" (nr. 18670)

Sprekers: **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Tanguy Veys**, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de

14

Samengevoegde vragen van

14

14 - Mme Karine Lalieux 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 malaise au sein de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) et l'impact sur la sécurité qui en découle" (n° 18009)

14 - mevrouw Karine Lalieux 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 malaise bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en de impact ervan op de veiligheid" (nr. 18009)

14 - 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 suivi des nombreuses plaintes concernant le fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 18669)

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

14 - 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 opvolging van de vele klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 18669)

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

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 "le problème des sociétés de manutention à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 18033)

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

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 problematiek van de grondafhandelaars bij Brussels Airport" (nr. 18033)

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

18 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 chiffres du baromètre de la sécurité routière de 2012 relatifs au nombre de cyclistes tués sur nos routes en 2011" (n° 18034)

Orateurs: **Tanguy Veys**, **Melchior Wathelet**,

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 cijfers in de verkeersveiligheidsbarometer van 2012 omtrent het aantal tijdens het verkeer om het leven gekomen fietsers in 2011" (nr. 18034)

Sprekers: **Tanguy Veys**, **Melchior Wathelet**,

secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	19	Samengevoegde vragen van	19
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles procédures relatives au traitement des plaintes et la relation avec le service de médiation de la SNCB" (n° 18035)	19	- 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 nieuwe procedures in verband met de klachtenbehandeling en de relatie met de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18035)	19
- 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 service de médiation de la SNCB" (n° 18076)	19	- 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 ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18076)	19
- Mme Linda Musin 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 relations conflictuelles entre les Médiateurs et le Service clientèle de la SNCB" (n° 18131)	19	- mevrouw Linda Musin 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 gespannen relatie tussen de ombudsmannen en de klantenservice van de NMBS" (nr. 18131)	20
- M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation de la SNCB" (n° 18236)	20	- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18236)	20
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Linda Musin, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Linda Musin, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réorganisation internationale des plans de survol des avions" (n° 18110)	22	Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de internationale verschuivingen van het en-routeverkeer" (nr. 18110)	22
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité	24	- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en	24

des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 18158)

Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18158)

- 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 problème du déficit structurel chez Belgocontrol" (n° 18298)

24

- 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 aanpak van het structureel tekort bij Belgocontrol" (nr. 18298)

24

- M. André Frédéric 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 refinancement de Belgocontrol" (n° 18308)

24

- de heer André Frédéric 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 herfinanciering van Belgocontrol" (nr. 18308)

24

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les mesures prises pour aider Belgocontrol à surmonter ses difficultés" (n° 18545)

24

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de maatregelen voor het noodlijdende Belgocontrol" (nr. 18545)

24

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 18603)

24

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18603)

24

Orateurs: **Valérie De Bue, Tanguy Veys, Bert Wollants, Luk Van Biesen, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Sprekers: **Valérie De Bue, Tanguy Veys, Bert Wollants, Luk Van Biesen, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. Roel Deseyn 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'ajout de l'inventaire des infrastructures cruciales du CERT à la liste des clients prioritaires en cas de pénurie énergétique" (n° 18216)

28

Vraag van de heer Roel Deseyn 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 toevoeging van de inventaris cruciale infrastructuur van het CERT aan de lijst van de prioritaire afnemers in geval van energieschaarste" (nr. 18216)

28

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

Sprekers: **Roel Deseyn, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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

du

MARDI 18 JUIN 2013

Après-midi

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

DINSDAG 18 JUNI 2013

Namiddag

La discussion des questions et interpellations est ouverte à 14 h 46 sous la présidence de M. Christophe Bastin.

01 Questions jointes de

- M. David Clarinval 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 panneaux de signalisation prévus dans le code de la route" (n° 16985)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du code de la route" (n° 18246)

01.01 David Clarinval (MR): La RTBF a annoncé que la législation qui imposait au conducteur d'attendre d'avoir la possibilité de s'insérer sur l'autoroute, quitte à continuer sa route sur la bande d'arrêt d'urgence en cas de bande de droite trop encombrée, était abrogée. Le principe dit "de la tirette", obligeant les voitures à s'insérer en alternance sur les voiries, ne serait appliqué qu'à certains endroits du nord du pays où un panneau serait installé. En Région wallonne, il n'y aurait pas de panneau de ce genre.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.46 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Christophe Bastin.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval 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 verkeersborden in het verkeersreglement" (nr. 16985)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van de wegcode" (nr. 18246)

01.01 David Clarinval (MR): Als we de RTBF mogen geloven, is de wetgeving die bestuurders ertoe verplichtte te wachten tot ze op de snelweg konden invoegen en desnoods op de pechstrook te blijven rijden indien er op de rechter rijstrook van de snelweg te veel verkeer was, niet langer van toepassing. Voortaan zou het zogenaamde ritsprincipe gelden, waarbij het verkeer op de rijstroken optimaal in elkaar zou moeten schuiven door voertuigen beurtelings te laten invoegen. Nog volgens de RTBF zou dat principe slechts op enkele plekken in Vlaanderen worden toegepast. Daartoe zouden er speciale verkeersborden zijn geplaatst. In het Waalse Gewest zouden die borden niet worden gebruikt.

Le système dit "de la tirette" est-il d'application

Geldt het ritsprincipe overal in België? Waarom

partout en Belgique? Comment expliquez-vous la présence, au nord du pays, de panneaux invitant le conducteur à suivre cette pratique?

01.02 Karin Temmerman (sp.a): Tout le monde s'accorde sur la nécessité impérieuse d'une réforme substantielle de notre code de la route. Les Régions se sont livrées à une analyse critique du projet de texte que leur a transmis l'administration du secrétaire d'État en la matière.

Des progrès ont-ils été réalisés depuis et une liste des articles concernés par la régionalisation a-t-elle été dressée et a-t-elle fait l'objet d'une concertation avec les Régions? Quand la liste définitive sera-t-elle dressée? Le secrétaire d'État compte-t-il procéder au cours de l'actuelle législature aux modifications du code de la route les plus urgentes?

01.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Le principe "de la fermeture Éclair" ou "de la tirette" est le principe selon lequel, à proximité d'un rétrécissement, les véhicules qui se trouvent sur la bande de circulation qui sera supprimée s'intercalent entre les véhicules qui poursuivent leur route sur leur bande de circulation et qui laissent, chacun à leur tour, s'insérer un véhicule. Cela ne constitue pas une règle de circulation obligatoire mais un procédé qui améliore la fluidité de la circulation.

Les automobilistes qui s'intercalent effectuent une manœuvre et sont donc tenus de respecter les règles du code de la route (utiliser le clignotant, ne pas couper une ligne blanche, etc.). Les panneaux routiers à cet égard sont purement informatifs.

(*En néerlandais*) En tout état de cause, je souscris pleinement à la récente proposition de loi relative au principe de la fermeture éclair dans la circulation.

L'IBSR a été invité à rassembler les observations et critiques formulées par les trois Régions pour chaque article du code de la route sous la forme d'un tableau. Ce document m'a été remis fin mai. Une réunion à ce sujet aura lieu le 20 juin en présence de représentants de l'IBSR et de mon administration.

La conviction de la Région flamande qu'il s'agit d'une compétence régionale constitue un des points délicats. Nous ne connaissons avec certitude les articles du code de la route qui seront régionalisés que lorsque la loi spéciale de réforme de la Constitution aura été définitivement adoptée.

staan er alleen in het noordelijke landsdeel verkeersborden die bestuurders tot ritsen moeten aanmanen?

01.02 Karin Temmerman (sp.a): Ons verkeersreglement is toe aan een grondige herziening, daarover is iedereen het eens. De Gewesten hebben de desbetreffende ontwerp tekst van de administratie van de staatssecretaris kritisch bekeken.

Is er sindsdien vooruitgang geboekt? Is er al een lijst gemaakt van de artikelen die in aanmerking komen voor regionalisering en werd daarover overlegd met de Gewesten? Wanneer komt de definitieve lijst er? Zal de staatssecretaris tijdens de lopende regeringsperiode werk maken van de meest dringende aanpassingen in de wegcode?

01.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Ritsen houdt in dat, bij het naderen van een wegversmalling, de wagens die zich op de rijstrook bevinden die wordt afgeschaft, invoegen tussen de wagens die op dezelfde rijstrook blijven rijden en die om beurten een voertuig laten invoegen. Het gaat niet om een verkeersregel, maar om een werkwijze die het verkeer vlotter laat verlopen.

De bestuurders die invoegen, voeren een manoeuvre uit en moeten dus de verkeersregels naleven (richtingaanwijzers gebruiken, niet over een doorlopende witte lijn rijden, enz.). De verkeersborden waarop ritsen wordt aanbevolen, hebben een louter informatief karakter.

(*Nederlands*) Het recente wetsvoorstel over ritsen in het verkeer krijgt alleszins mijn volledige steun.

Het BIVV werd gevraagd om de opmerkingen en bezwaren van de drie Gewesten per artikel van de wegcode in een tabel op te lijsten. Deze tabel werd mij eind mei bezorgd. Op 20 juni is er hierover een vergadering met het BIVV en mijn administratie.

Een van de heikele punten is dat het Vlaams Gewest erbij blijft dat het om een gewestelijke bevoegdheid gaat. We moeten de definitieve goedkeuring van de bijzondere wet tot grondwetshervorming afwachten om zekerheid te krijgen over de geregionaliseerde artikels van de wegcode.

Je suis tout à fait conscient de la nécessité absolue de modifier le code de la route actuel. Je m'emploie actuellement à rédiger un projet de texte visant à instaurer ces modifications.

01.04 David Clarinval (MR): Votre réponse claire remet les pendules à l'heure!

Ma question était antérieure au dépôt de la proposition de loi de Valérie De Bue, que je soutiens.

01.05 Karin Temmerman (sp.a): Il est clair que la réforme de l'État ne simplifie guère les choses. J'espère que le secrétaire d'État aboutira rapidement à un accord avec les Régions.

L'incident est clos.

Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14 h 56 à 15 h 01.

02 Questions jointes de

- M. David Clarinval 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 bateaux touristiques dans le bief de Dinant" (n° 17672)
- M. Jean-Marc Delizée 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 bateaux touristiques de Dinant" (n° 17704)

02.01 David Clarinval (MR): Diverses compagnies de bateaux touristiques de Dinant ont été informées de la mise en application de prescriptions en matière d'équipage sur les voies navigables du Royaume, dont le respect strict conduirait ces sociétés à la faillite en raison des coûts fixes liés au personnel imposé, alors que ces petits bateaux naviguent uniquement dans le bief de Dinant, ne franchissent pas les écluses, et circulent dans un rayon de trois kilomètres de leur embarcadère.

Il semblerait qu'une dérogation serait envisageable à condition que, comme à Bruges et Gand, la promenade soit reconnue comme urbaine.

Est-il possible d'octroyer une telle dérogation aux bateaux situés à Dinant et permettre de la sorte la

Ik ben mij er ten zeerste van bewust dat een aanpassing van de huidige wegcode broodnodig is. Ik ben op dit ogenblik bezig met het opstellen van een ontwerp tekst inzake deze wijzigingen.

01.04 David Clarinval (MR): Met uw duidelijke antwoord heeft u de puntjes op de i gezet!

Mijn vraag dateert van vóór de indiening van het wetsvoorstel van Valérie De Bue, dat op mijn steun kan rekenen.

01.05 Karin Temmerman (sp.a): Het is duidelijk dat de staatshervorming de zaken niet echt vereenvoudigt. Ik hoop dat de staatssecretaris gauw tot een overeenkomst met de Gewesten komt.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.56 uur tot 15.01 uur.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval 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 toeristenboten op het rivierpand van Dinant" (nr. 17672)
- de heer Jean-Marc Delizée 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 toeristenboten in Dinant" (nr. 17704)

02.01 David Clarinval (MR): Verschillende maatschappijen voor toeristische boottochten in Dinant werden op de hoogte gesteld van de inwerkingtreding van de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk. Als deze voorschriften strikt worden toegepast, zullen deze bedrijven failliet gaan door de vaste kosten die het opgelegde aantal personeelsleden meebrengen. Deze bootjes varen evenwel alleen op het vaartpand van Dinant en niet door de sluizen. Bovendien blijven ze binnen een straal van drie kilometer van hun vertrekplaats.

Het zou mogelijk zijn om van de voorschriften af te wijken, op voorwaarde dat deze boottochtjes worden erkend als stadsrondvaarten, zoals in Brugge en Gent het geval is.

Kan er een uitzondering worden gemaakt voor de toeristenboten van Dinant, zodat deze zo

survie de cette activité touristique si importante?

belangrijke toeristische activiteit kan blijven voortbestaan?

02.02 Jean-Marc Delizée (PS): Les sociétés de bateaux touristiques à Dinant redoutent l'arrêté royal du 30 novembre 2011 prévoyant au moins deux personnes d'équipage pour les embarcations emportant des passagers, ce qui risque d'entraîner leur faillite.

02.02 Jean-Marc Delizée (PS): De maatschappijen voor toeristische boottochten in Dinant zijn bang voor de gevolgen van het koninklijk besluit van 30 november 2011, dat zegt dat er een minimumbemanning van twee personen vereist is voor boottochten met passagiers. Daardoor dreigen zij kopje-onder te gaan.

Les exploitants dinantais peuvent-ils espérer une dérogation? Pourraient-ils, comme c'est le cas dans d'autres provinces, être considérés comme des compagnies de navigation de promenades urbaines? Pourrait-on envisager d'adapter la législation pour les transports de très peu de passagers? Les critères de l'arrêté royal sont-ils révisables pour assimiler les petits bateaux touristiques, restant dans un rayon de trois kilomètres dans le bief de Dinant, aux bateaux de promenades urbaines?

Mogen de betrokken rondvaartmaatschappijen in Dinant hopen op een uitzondering? Zouden zij beschouwd kunnen worden als scheepvaartmaatschappijen voor stadsrondvaarten, zoals in andere provincies? Zou de wetgeving kunnen worden aangepast voor het vervoer van een zeer gering aantal passagiers? Kunnen de criteria van het koninklijk besluit worden herzien, zodat kleine toeristenbootjes die binnen een straal van 3 km in het vaartpand van Dinant blijven, gelijkgesteld zouden worden met stadsrondvaartboten?

02.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Le législateur a surtout tenu compte de la sécurité des passagers durant les excursions. Naviguer sur des voies d'eau fréquentées par des bateaux de commerce augmente le risque, raison pour laquelle au moins deux membres d'équipage doivent se trouver à bord des bateaux d'excursion. La réglementation précise qu'un membre d'équipage suffit lorsque la navigation de commerce n'est pas possible dans les mêmes eaux, comme c'est le cas à Gand et Bruges, à qui aucune dérogation n'a donc été accordée.

02.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): De wetgever heeft in de eerste plaats rekening gehouden met de veiligheid van de passagiers tijdens de vaartochten. Het veiligheidsrisico is groter op waterwegen waar er ook binnenvaartschepen varen en daarom moeten er zich minstens twee bemanningsleden aan boord van schepen voor dagtochten bevinden. In de regelgeving wordt gepreciseerd dat één bemanningslid volstaat wanneer de vaartochten georganiseerd worden op binnenwateren waar gewoonlijk geen schepen voor het vervoer van goederen aanwezig zijn, zoals in Gent en Brugge, en voor beide steden werd er dan ook geen afwijking toegestaan.

Toutefois, j'ai demandé à mon administration de rechercher une solution pour Dinant.

Ik heb mijn administratie niettemin gevraagd een oplossing te zoeken voor Dinant.

02.04 David Clarinval (MR): Je conçois le risque, mais à Dinant, seul est concerné le bief, qui est une zone spécifique. Cette distinction pourrait être une solution.

02.04 David Clarinval (MR): Ik begrijp dat er een veiligheidsrisico bestaat, maar in Dinant blijven de boten binnen het vaartpand, dat een specifieke zone vormt. Wellicht kan dat onderscheid uitkomst bieden.

02.05 Jean-Marc Delizée (PS): Je ne pense pas qu'il y ait un véritable danger. Vous avez laissé la porte ouverte à une solution. Il importe de ne pas mettre en cause une activité économique bien connue et qui, jusqu'à présent, n'a suscité aucune difficulté.

02.05 Jean-Marc Delizée (PS): Ik denk niet dat er echt een risico bestaat. Ik ben blij vast te stellen dat uw diensten naar een oplossing blijven zoeken. Het is belangrijk dat een goed ingeburgerde economische activiteit die nog nooit tot problemen leidde, niet op de helling wordt gezet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Meryame Kitir au secrétaire

03 Vraag van mevrouw Meryame Kitir aan de

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 difficultés liées à l'homologation des camions et remorques par le SPF Mobilité" (n° 17723)

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 moeizame homologatie van vrachtwagens en aanhangwagens door de FOD Mobiliteit" (nr. 17723)

03.01 Meryame Kitir (sp.a): Les procédures de mise en œuvre de la directive européenne du 29 octobre 2012 sur l'homologation des camions complets diffèrent d'un État membre à l'autre. Il semble que la procédure soit nettement plus longue en Belgique que dans beaucoup d'autres pays. Ainsi, les homologations individuelles requièrent un délai d'au moins trois mois, alors que la même procédure ne dure que quelques jours aux Pays-Bas et en Allemagne. Cette situation constitue un handicap de compétitivité pour nos entreprises.

03.01 Meryame Kitir (sp.a): De procedures ter uitvoering van de Europese richtlijn van 29 oktober 2012, over de homologatie van afgewerkte vrachtwagens, zijn in elke lidstaat verschillend. De procedure in België blijkt heel wat meer tijd in beslag te nemen dan die in veel andere landen. Zo vergt de individuele goedkeuring een wachttijd van minstens drie maanden, terwijl die procedure in Nederland en Duitsland op enkele dagen wordt afgehandeld. Dat betekent een concurrentienadeel voor onze bedrijven.

La communication avec le SPF Mobilité ne serait en outre pas optimale. Les entreprises ne peuvent par exemple pas contacter directement le fonctionnaire responsable de leur dossier.

Ook de communicatie met de FOD Mobiliteit zou niet optimaal zijn. De bedrijven kunnen bijvoorbeeld geen rechtstreeks contact opnemen met de ambtenaar die het dossier behartigt.

Le secrétaire d'État reconnaît-il l'existence d'un problème structurel? Dans quel délai les dossiers sont-ils traités? Comment faciliter et accélérer la procédure? Est-il possible de désigner une personne de contact pour les procédures en cours?

Beaamt de staatssecretaris dat er sprake is van een structureel probleem? Binnen welke termijn worden dossiers afgehandeld? Wat kunnen wij doen om de procedure sneller en vlotter te laten verlopen? Is het mogelijk een rechtstreekse contactpersoon aan te wijzen voor lopende procedures?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Après que les représentants du secteur ont demandé une amélioration des services, le SPF Mobilité a pris différentes initiatives.

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Nadat vertegenwoordigers van de sector hebben gevraagd om de dienstverlening te verbeteren, heeft de FOD Mobiliteit verschillende initiatieven genomen.

À la suite de l'entrée en vigueur de la directive européenne qui dispose que toutes les transformations doivent être homologuées, une grande partie de la capacité disponible doit être utilisée pour les homologations individuelles. Le SPF a l'ambition d'examiner les dossiers dans un délai de deux mois mais étant donné l'afflux de dossiers en 'deuxième phase' et la difficulté de trouver du personnel qualifié, cet objectif ne sera atteint qu'à 75 %.

Door de invoering van de Europese richtlijn die bepaalt dat alle verbouwingen een goedkeuring moeten krijgen, moet een groot deel van de beschikbare capaciteit worden ingezet voor de individuele goedkeuringen. Het is de ambitie van de FOD om dossiers binnen de twee maanden te behandelen, maar door de toevloed van dossiers 'tweede fase' en door de moeilijkheid om gekwalificeerd personeel te vinden, wordt die doelstelling maar voor 75 procent behaald.

Une étude comparative (*benchlearning*) des procédures aux Pays-Bas, en France et en Allemagne a par ailleurs été réalisée. Sur la base de cette étude, le SPF a proposé une centralisation des demandes, permettant au client de ne se rendre qu'une seule fois à la station de contrôle technique pour réaliser tous les tests. Étant donné que le service technique réalise déjà un contrôle

Er is ook een vergelijkende studie, een *benchlearning*, gemaakt over de procedures in Nederland, Frankrijk en Duitsland. Op basis daarvan heeft de FOD een centralisering van de aanvragen voorgesteld, waardoor de klant slechts één keer naar het keuringsstation moet gaan om alle testen uit te voeren. Aangezien de technische dienst al een inspectie uitvoert in het kader van de

dans le cadre de l'homologation, le premier contrôle technique obligatoire après l'homologation peut être supprimé.

Nous misons davantage sur la responsabilisation des constructeurs de la deuxième phase, c'est-à-dire ceux qui procèdent à des transformations, dans le cadre du projet eFAST. Une amélioration des demandes doit rendre le traitement plus efficace. Le SPF a déjà organisé plusieurs sessions de formation à ce sujet au cours des derniers mois en collaboration avec les fédérations professionnelles.

Le SPF Mobilité s'appuie sur un guichet unique, des adresses courriels et des numéros de téléphone génériques, un dispositif qui permet de procéder à une estimation précise du nombre de demandes. Même en cas d'absence d'un fonctionnaire déterminé, le client peut poursuivre ses démarches. De plus, grâce aux applications internet, il est à tout moment possible de contrôler l'état d'avancement d'un dossier et la permanence hebdomadaire offre la possibilité de fixer un rendez-vous avec un fonctionnaire.

Entre-temps, eFAST est également opérationnel. Dans un premier temps, les constructeurs doivent démontrer qu'ils sont en mesure de produire un dossier de qualité et une fois cette étape franchie, ils sont autorisés à encoder toutes les données de celui-ci. Il reste alors ensuite simplement au service Homologation à valider le dossier. La procédure étant entièrement informatisée depuis mai 2013, les autorisations peuvent désormais être délivrées en une semaine.

Au cours des prochains mois, la transmission par les stations de contrôle des données au SPF sera également améliorée et un encodage unique remplacera les deux ou trois opérations actuelles dans un même dossier. Le nouveau système devrait être opérationnel d'ici au mois de septembre.

03.03 Meryame Kitir (sp.a): Je me félicite des premières démarches entreprises pour résoudre ce problème.

L'incident est clos.

04 Questions jointes 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 des accords aéroportuaires de 2008 et 2010" (n° 17864)

homologatie, kan de verplichte eerste keuring na de homologatie worden afgeschaft.

Er wordt ook meer ingezet op de responsabilisering van de constructeurs in de tweede fase, de ombouwers, in het kader van het eFAST-project. Een verbetering van de aanvragen moet de behandeling efficiënter maken. De FOD heeft daarover de voorbije maanden, samen met de beroepsfederaties, al meerdere opleidingssessies georganiseerd.

De FOD Mobiliteit werkt met een uniek loket en generieke e-mailadressen en telefoonnummers. Daardoor is er een goed zicht op het aantal aanvragen. Ook worden zo problemen voor de klant voorkomen, mocht een bepaalde ambtenaar afwezig zijn. Via de webtoepassingen kan bovendien op elk moment de stand van zaken van een dossier worden gecontroleerd en via de wekelijkse permanentie kan een afspraak worden gemaakt met een ambtenaar.

Ondertussen is ook eFAST volledig operationeel. De constructeurs moeten eerst aantonen dat ze een dossier van goede kwaliteit kunnen afleveren, waarna hun wordt toegestaan om alle gegevens van het dossier zelf op te stellen. De dienst Homologatie moet dan enkel nog het dossier valideren. Doordat sinds mei 2013 alles geïnformatiseerd verloopt, kunnen goedkeuringen voortaan binnen een week worden gegeven.

In de komende maanden zal ook de melding van de gegevens door de keuringsstations aan de FOD worden verbeterd, doordat in een eenmalige codering zal worden voorzien in plaats van twee of drie voor eenzelfde dossier. Dit moet tegen eind september beëindigd zijn.

03.03 Meryame Kitir (sp.a): Ik ben blij dat de eerste stappen zijn gezet om dit probleem aan te pakken.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen 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 de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010"

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 17932)
 - Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 18655)

(nr. 17864)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitvoering van het luchthavenakkoord" (nr. 17932)
 - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de tenuitvoerlegging van het luchthavenakkoord" (nr. 18655)

04.01 Tanguy Veys (VB): Les 4 bourgmestres des communes de Grimbergen, Meise, Vilvorde et Wemmel ont adressé une lettre ouverte aux ministres fédéraux compétents et au ministre-président flamand Kris Peeters pour réclamer l'exécution correcte des accords aéroportuaires de 2008 et 2010. La raison en est que les routes de contournement nocturne de Bruxelles n'ont toujours pas été supprimées et que la dispersion des routes demandée par le gouvernement flamand n'a toujours pas été mise en œuvre non plus.

04.01 Tanguy Veys (VB): De burgemeesters van vier gemeenten, Grimbergen, Meise, Vilvoorde en Wemmel, schreven een open brief aan de bevoegde federale ministers en aan Vlaams minister-president Kris Peeters om de correcte uitvoering van de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010 te vragen. De nachtelijke omleidingroutes rond Brussel zijn immers nog steeds niet afgeschaft. Ook de door de Vlaamse regering gevraagde spreiding van routes is er nog steeds niet.

En décembre 2012, Belgocontrol a suggéré de fusionner les routes en direction de l'ouest et celles en direction du nord-ouest et de déplacer les routes survolant Bruxelles vers le sud et le sud-ouest. Cette suggestion étant contraire aux accords aéroportuaires, elle est restée lettre morte.

In december 2012 stelde Belgocontrol voor om de routes naar het westen samen te voegen met die naar het noordwesten en om de routes over Brussel te verplaatsen richting het zuiden en het zuidwesten. Omdat dit in tegenspraak is met de luchthavenakkoorden werd het voorstel niet uitgevoerd.

Le ministre-président flamand soutient la revendication des bourgmestres. Pourquoi les accords aéroportuaires ne sont-ils toujours pas exécutés correctement et quand le seront-ils?

De Vlaamse minister-president ondersteunt de vraag van de burgemeesters. Waarom werden de luchthavenakkoorden nog steeds niet correct uitgevoerd? Wanneer zal dat wel gebeuren?

04.02 Bert Wollants (N-VA): Qu'advient-il des routes Zoulou, particulièrement génératrices de nuisances pour les riverains? Dans quelle mesure les accords aéroportuaires de 2008 et de 2010 ont-ils déjà été mis en œuvre? Est-il exact que Belgocontrol a proposé de fusionner les routes en direction de l'ouest et du nord-ouest? Le ministre approuve-t-il cette fusion? Quelles solutions de rechange existe-t-il pour les routes de déviation nocturnes autour de Bruxelles? Quand ces routes seront-elles supprimées?

04.02 Bert Wollants (N-VA): Wat zal er gebeuren met de voor de omwonenden bijzonder storende Zuluroutes? In welke mate werden de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010 reeds uitgevoerd? Klopt het dat Belgocontrol heeft voorgesteld om de routes naar het westen en het noordwesten samen te voegen? Gaat de minister daarmee akkoord? Welke alternatieven zijn er voor de nachtelijke omleidingroutes rond Brussel? Wanneer worden die routes afgeschaft?

04.03 Valérie De Bue (MR): Le dossier du survol de Bruxelles continue à faire du bruit. Les nuisances sonores s'accroissent en raison de la non-application des accords de 2008 et 2010. Pourquoi l'équilibrage pour l'atterrissage sur la piste

04.03 Valérie De Bue (MR): Het dossier van de vliegtuigen die Brussel overvliegen blijft voor herrie zorgen. De akkoorden van 2008 en 2010 worden niet nageleefd en daardoor neemt de geluidsoverlast toe. Waarom werd er nog geen

02 n'a-t-il toujours pas eu lieu? Quand les accords seront-ils effectifs?

04.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La mise en œuvre des accords prend plus de temps que prévu, notamment en raison des limitations qui découlent de l'usage militaire de l'espace aérien par les forces armées belges. De plus, l'étude de sécurité relative aux vents vient seulement d'être achevée. Contrairement à ce que d'aucuns insinuent, notre objectif consiste toujours à appliquer strictement les accords.

En ce qui concerne les routes, deux phases de l'accord ont déjà été réalisées. Depuis le 28 juillet 2012, les vols vers la balise CIV sont transférés vers la route du canal durant les week-ends. Par ailleurs, depuis le 13 décembre 2012, de nouveaux itinéraires de décollage ont été instaurés depuis la piste 20. Je pense que nous serons en mesure de mettre en œuvre les autres étapes simultanément avant la fin de l'année. Il s'agira de la réorganisation des routes survolant la périphérie nord et est, du contournement de Louvain en cas de décollage sur la piste 07 et de la définition très précise des valeurs de composantes de vent.

Pour le trajet des routes CIV et Denut, Belgocontrol a fait une proposition visant à accroître la sécurité du trafic en évitant tout croisement ou interférence entre les routes. Cette proposition n'a pas été concrétisée. Une étude relative à la sécurité de ces deux routes est en cours. Elle vise à préserver en outre l'équilibre délicat sur le plan du survol des diverses zones.

La route de déviation Zulu, qui prévoit le survol du Ring, ne pourra être remplacée par le nouvel itinéraire Zulu passant au-dessus du canal que lorsque ce dernier aura été rendu public, en premier lieu pour les vols nocturnes ainsi que durant les week-ends. Étant donné que l'itinéraire Zulu est exclusivement nocturne, les vols déviés de la piste 20 en raison des conditions météorologiques suivraient le trajet du canal avant d'atteindre les balises de l'est ou du sud-est via Ittre, Waterloo et le Brabant flamand et wallon.

(*En français*) L'usage de la piste 02 en février et mars résulte principalement de vents forts de secteur nord et de secteur est. En l'absence d'ILS et les publications d'information aéronautique (AIP) précisant que les pistes 07 ne peuvent être utilisées pour l'atterrissage qu'en l'absence d'autre piste disponible la piste 02 sera utilisée à l'atterrissage même si le vent n'est pas de face.

werk gemaakt van een betere spreiding, meer bepaald voor de landingen op baan 02? Wanneer zullen de akkoorden effectief worden toegepast?

04.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De uitvoering van de akkoorden vergt meer tijd dan gepland, onder meer door de beperkingen die voortvloeien uit het militaire gebruik van het luchtruim door de Belgische strijdkrachten. Daarbij komt nog dat de veiligheidsstudie van de windramen pas nu beschikbaar is. Het blijft wel degelijk de bedoeling de akkoorden strikt in werking te doen treden.

Inzake de vliegroutes werden al twee fasen van het akkoord uitgevoerd. De vluchten naar het CIV-baken worden sinds 28 juli 2012 in het weekend naar de kanaalroute getransfereerd. Er zijn sinds 13 december 2012 nieuwe opstijgroutes vanaf piste 20. Ik denk dat we de andere stappen voor het einde van het jaar simultaan kunnen zetten, meer bepaald de reorganisatie van de vliegroutes in de noord- en ooststrand, de omleiding rond Leuven bij vertrek vanaf piste 07 en de ondubbelzinnige definitie van de waarde van de windcomponenten.

Voor het traject van de routes CIV en Denut heeft Belgocontrol een voorstel gedaan dat de verkeersveiligheid moet verhogen door kruising en interferentie tussen de routes te vermijden. Het voorstel werd niet geconcretiseerd. Er loopt een studie over de veiligheid van die twee routes die ook het delicate evenwicht in het overvliegen van de diverse zones moet bewaren.

De Zulu-omleidingsroute langs de Ring zal niet vervangen kunnen worden door de nieuwe Zuluroute langs het kanaal voordat die laatste openbaar is gemaakt, in eerste instantie voor 's nachts en in het weekend. Aangezien de Zuluroute een exclusieve nachtroute is, zouden de vluchten die worden afgeleid van piste 20 wegens meteorologische omstandigheden, het kanaaltraject volgen, om dan vervolgens de bakens ten oosten of zuidoosten te bereiken, langs Ittre, Waterloo en Vlaams- en Waals-Brabant.

(*Frans*) Het veelvuldige gebruik van baan 02 in februari en maart is vooral toe te schrijven aan de sterke noorden- en oostenwinden. Aangezien baan 07L/R niet is uitgerust met ILS-technologie en de *Aeronautical Information Publication* (AIP) bepaalt dat die baan niet mag worden gebruikt voor landingen, behalve wanneer er geen andere landingsbaan beschikbaar is, zal baan 02 ook bij andere windrichtingen dan kopwind gebruikt

worden.

De nouvelles instructions conformes aux accords attendent une étude de sécurité sur les valeurs limites applicables pour les pistes 02/20. Les adaptations nécessaires au choix des pistes seront apportées pour stabiliser les changements de piste et maintenir le système préférentiel des pistes.

Het is wachten op de uitkomst van de veiligheidsstudie met betrekking tot de grenswaarden voor baan 02/20 vooraleer er nieuwe, met de akkoorden in overeenstemming zijnde onderrichtingen kunnen worden uitgevaardigd. De baankeuze zal waar nodig worden aangepast, om te komen tot een stabiel baangebruik en het systeem van preferentieel baangebruik te vrijwaren.

04.05 Tanguy Veys (VB): Le secrétaire d'État affirme que les accords seront intégralement mis en œuvre d'ici à la fin de l'année, mais compte tenu de la charge communautaire de ce dossier et de la proximité de l'échéance électorale, je pense qu'il se berce d'illusions.

04.05 Tanguy Veys (VB): De staatssecretaris zegt dat de akkoorden eind dit jaar helemaal zullen zijn uitgevoerd. Gelet op de communautaire geladenheid van het dossier en de nabijheid van de verkiezingen, zal dat volgens mij niet lukken.

04.06 Bert Wollants (N-VA): Quand j'entends les arguments avancés par le secrétaire d'État pour justifier les retards d'exécution des accords, je me dis: à l'ouest rien de nouveau. En effet, les contrats de gestion successifs de Belgocontrol évoquent depuis 2003 la réalisation d'une intégration civile et militaire dans les meilleurs délais.

04.06 Bert Wollants (N-VA): De redenen die de staatssecretaris aanhaalt voor de vertraging van de uitvoering van de akkoorden, hoor ik al heel lang. Al van in 2003 staat in de beheersovereenkomsten van Belgocontrol dat zo snel mogelijk tot een civiel-militaire integratie zal worden overgegaan.

Je ne crois plus en une solution de nature à pouvoir résoudre ce problème. La date butoir annoncée par le secrétaire d'État est fin 2013, mais ce n'est pas le seul dossier dans lequel il a fixé cette date limite.

Ik heb geen vertrouwen meer in een oplossing. De minister noemt eind 2013 als deadline, maar dit is niet het enige dossier waarvoor hij dit doet.

Je suppose que la vice-première ministre Mme Milquet ne manquera pas, le moment venu, de passer à l'action pour transformer Zaventem, comme elle l'a promis aux riverains, en un petit aéroport régional. Le secrétaire d'État doit anticiper cette manœuvre en procédant enfin à l'exécution intégrale des accords.

Ik neem aan dat vice-eersteminister, mevrouw Milquet op tijd in actie zal schieten om van Zaventem een kleine, regionale luchthaven trachten te maken, zoals ze dat aan de omwonenden beloofd heeft. De staatssecretaris moet daarop anticiperen door de akkoorden eindelijk integraal uit te voeren.

04.07 Valérie De Bue (MR): Les accords commencent à dater et les riverains sont mécontents. Quand arrivera l'étude de sécurité pour les pistes 02/20?

04.07 Valérie De Bue (MR): De akkoorden raken stilaan achterhaald en de omwonenden zijn ontevreden. Wanneer mogen we de veiligheidsstudie voor de banen 02/20 verwachten?

04.08 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Nous avons déjà l'étude sur les vents.

04.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): De windstudie hebben we al.

04.09 Valérie De Bue (MR): J'espère qu'on aboutira rapidement à une solution.

04.09 Valérie De Bue (MR): Ik hoop dat er snel een oplossing wordt gevonden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 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 envisagées à la suite

05 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

de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 17865)

05.01 Tanguy Veys (VB): À l'occasion du débat sur la catastrophe ferroviaire de Wetteren, le secrétaire d'État a indiqué que l'Europe se serait opposée à sa proposition de constituer différemment les trains qui transportent des substances dangereuses parce que le comité d'experts de la Commission européenne aurait rendu un avis négatif. Il semblerait que le secrétaire d'État ait lui-même décidé de ne plus insister pour que cette question fasse l'objet d'un vote formel.

Est-ce exact? Que pense le secrétaire d'État de l'avis des experts? Quelles mesures ont été prises pour mettre malgré tout en œuvre les initiatives prises après l'accident ferroviaire de Godinne? Quelles mesures supplémentaires ont été prises à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren?

Présidente: Linda Musin.

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): En aucun cas nous n'avons demandé que les mesures proposées dans le projet d'arrêté ministériel ne soient pas soumises à l'avis formel du Comité pour le transport de marchandises dangereuses.

Nous ne sommes pas d'accord avec la conclusion et les arguments de la Commission européenne. C'est pourquoi j'ai demandé à l'autorité nationale de sécurité, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer, de procéder à des activités de contrôle dans les entreprises ferroviaires. Nous pourrions ainsi déterminer si celles-ci ont correctement intégré les risques inhérents à la composition du train dans le système de gestion de la sécurité et si elles ont tenu compte de l'incidence globale potentielle de telles mesures sur le système ferroviaire. Nous pourrions ainsi juger du bien-fondé des arguments de la Commission.

Compte tenu des premières informations disponibles et dans l'attente des informations complémentaires qui seront fournies par l'organe d'enquête en ce qui concerne les causes de l'accident de Wetteren, nous n'avons pas encore pris de mesures supplémentaires.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité

maatregelen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 17865)

05.01 Tanguy Veys (VB): Naar aanleiding van het debat rond de treinramp in Wetteren stelde de staatssecretaris dat zijn voorstel om treinen die gevaarlijke stoffen transporteren, anders samen te stellen, op Europees verzet zou zijn gestuit, omdat het comité van experts de Europese Commissie een negatief advies had gegeven. Naar verluidt zou de staatssecretaris er echter zelf voor gekozen hebben niet verder aan te dringen op een formele stemming over zijn vraag.

Klopt dit? Wat vindt de staatssecretaris van het advies van de experts? Welke maatregelen werden genomen om de initiatieven naar aanleiding van het treinongeval in Godinne alsnog te realiseren? Welke bijkomende maatregelen werden genomen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren?

Voorzitter: Linda Musin.

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): In geen enkel geval hebben wij gevraagd om de maatregelen voorgesteld in het ontwerp van ministerieel besluit, niet voor een formeel advies aan het Comité voor het vervoer van gevaarlijke goederen voor te leggen.

Wij gaan niet akkoord met de conclusie en de argumenten van de Europese Commissie. Daarom heb ik aan de nationale veiligheidsinstantie, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, gevraagd om controleactiviteiten uit te voeren in de spoorwegondernemingen. Zo kunnen wij bepalen of zij de risico's, verbonden aan de samenstelling van de trein, correct in het veiligheidsbeheerssysteem hebben geïmplementeerd en rekening hebben gehouden met de globale invloed die zulke maatregelen op het spoorsysteem kunnen hebben. Zo kunnen we nagaan of de argumenten van de Commissie terecht zijn.

Op basis van de eerste informatie en in afwachting van de bijkomende informatie van het onderzoeksorgaan over de oorzaken van het ongeval te Wetteren hebben we nog geen bijkomende maatregelen genomen.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van

des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le transport de marchandises dangereuses par la route" (n° 17908)

- M. Stefaan Van Hecke 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 transport de marchandises dangereuses par la route" (n° 18000)

- 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 transport de matières dangereuses par chemin de fer et par route" (n° 18670)

Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gevaarlijk transport over de weg" (nr. 17908)

- de heer Stefaan Van Hecke 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 vervoer van gevaarlijke goederen over de weg" (nr. 18000)

- 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 vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg" (nr. 18670)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Le 12 octobre 2012, la chaîne de télévision VARA a diffusé un reportage sur le transport de marchandises dangereuses par la route. Ce reportage brosse du secteur un tableau véritablement hallucinant.

Des chauffeurs étrangers réalisent ainsi des transports intérieurs illégaux; souvent, les filiales étrangères de sociétés de transport ne sont pas indépendantes et la connaissance et la formation des chauffeurs, essentiellement d'Europe de l'Est, s'avèrent insuffisantes. De faux certificats ADR sont par ailleurs en circulation, certains chauffeurs ne comprennent pas les procédures de sécurité et les durées de conduite et les temps de repos font l'objet de fraudes massives.

Au cours des deux dernières années, combien de contrôles des durées de conduite et des temps de repos les agents du SPF Mobilité et Transports, la police et les agents de l'inspection sociale ont-ils effectués? Dans quel pourcentage des cas ont-ils constaté une infraction? Quel pourcentage de l'ensemble des mouvements de transport routier ont-ils contrôlé?

Au cours des deux dernières années, combien de contrôles du certificat ADR ont-ils été effectués? Des fraudes ont-elles déjà été constatées dans notre pays également en ce qui concerne les certificats ADR?

Est-il exact que la qualité des formations ADR laisse à désirer à l'étranger? Des obligations européennes spécifiques ne s'indiquent-elles pas en la matière? Le secrétaire d'État abordera-t-il ce point lors du Conseil européen des transports?

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Op 12 oktober 2012 werd door de Nederlandse tv-zender VARA een reportage uitgezonden over het gevaarlijk transport over de weg. Die reportage schetst een ronduit hallucinant beeld.

Zo worden er onwettelijke binnenlandse ritten gereden door buitenlandse chauffeurs, is er vaak geen zelfstandigheid van buitenlandse vestigingen van transportbedrijven en is er sprake van onvoldoende kennis en een gebrekkige opleiding, vooral bij Oost-Europese chauffeurs. Er zijn bovendien valse ADR-certificaten in omloop, bepaalde chauffeurs begrijpen de veiligheidsprocedures niet en er wordt volop gefraudeerd met de rij- en rusttijden.

Hoeveel controles hebben de ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de politie en de ambtenaren van de sociale inspectie de voorbije twee jaar op de rij- en rusttijden uitgevoerd? In hoeveel procent van de gevallen werd er een overtreding vastgesteld? Hoeveel procent van alle transportbewegingen in het wegvervoer werden gecontroleerd?

Hoeveel controles hebben er de voorbije twee jaar plaatsgevonden op het ADR-certificaat? Werd er ook in ons land reeds fraude vastgesteld met de ADR-certificaten?

Klopt het dat er een en ander scheelt met de kwaliteit van de ADR-opleidingen in het buitenland? Zijn hier geen specifieke Europese verplichtingen aangewezen? Zal de staatssecretaris dat op de Europese Transportraad aanklaarten?

Le secrétaire d'État est-il disposé à durcir la réglementation relative au transport de substances dangereuses de sorte que des conducteurs sans expérience ne puissent plus circuler sur notre réseau routier?

Que pense le secrétaire d'État du principe prévoyant que le chauffeur qui transporte un chargement dangereux doit toujours être le même et qu'aucun changement de chauffeur ne peut avoir lieu durant un tel transport?

Une directive européenne permet une inspection plus rigoureuse des entreprises de transport. Combien de contrôles ont-ils été effectués sur cette base depuis 2010? Dans quel pourcentage des cas les entreprises inspectées ne satisfaisaient-elles pas aux dispositions de la directive? Combien de plaintes ont-elles été déposées à ce sujet, depuis 2010, par des particuliers, des entreprises ou des organisations syndicales? Dans combien de cas s'est-il avéré qu'une infraction avait été commise?

06.02 Tanguy Veys (VB): Lors des discussions qui ont fait suite à la catastrophe ferroviaire de Wetteren, d'aucuns ont fait observer que les directives européennes imposent des règles de prévention strictes aux entreprises qui manipulent des produits dangereux et effectuent de nombreux transports par train ou par camion. Ces directives s'appliquent à l'instauration d'un système de gestion de la sécurité, mais pas aux transports, ce qui est véritablement absurde.

Pensez-vous que la réglementation actuelle concernant le transport de substances dangereuses par chemin de fer ou par la route doit être adaptée? Les directives Seveso doivent-elles s'appliquer au transport de substances dangereuses de et vers des installations Seveso?

06.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Le SPF Mobilité et Transports communique qu'en 2011, au total, 28 098 contrôles ont été réalisés et 2 119 infractions ont été constatées. Ces chiffres concernent l'ensemble des contrôles et donc pas uniquement les contrôles ADR. En 2012, 24 251 contrôles ont été effectués et 1 709 infractions ont été constatées. En 2013, jusqu'à avril inclus, il y a eu 9 044 contrôles et 569 infractions.

En 2011, les contrôleurs ADR ont contrôlé 4 194 véhicules contre 4 330 en 2012. Lors de ces contrôles, ils vérifient si la réglementation ADR est respectée et si le chauffeur dispose d'un certificat ADR valable.

Is de staatssecretaris bereid om de reglementering inzake het transport van gevaarlijke stoffen te verstrengen, zodat er niet langer onervaren chauffeurs op onze wegen rijden?

Wat vindt de staatssecretaris van het principe dat de chauffeur die een gevaarlijke lading vervoert, steeds dezelfde chauffeur moet blijven en dat er niet kan gewisseld worden tijdens het transport?

Een Europese richtlijn maakt het mogelijk transportbedrijven strenger te inspecteren. Hoeveel controles werden op basis daarvan sinds 2010 uitgevoerd? In hoeveel procent van de gevallen voldeed men niet aan de bepalingen van de richtlijn? Hoeveel klachten van particulieren, ondernemingen of vakbondsorganisaties zijn er sinds 2010 in dat verband gemeld? In hoeveel gevallen bleek het om een overtreding te gaan?

06.02 Tanguy Veys (VB): In de discussie na de treinramp in Wetteren werd geopperd dat voor bedrijven waar gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen en waar veel transporten per trein of per vrachtwagen plaatsvinden, de Europese richtlijnen strenge eisen opleggen op het vlak van preventiebeleid. Voor het invoeren van een veiligheidsbeheersysteem gelden die richtlijnen dus wel, maar niet voor het transport. Dat is een absurde situatie.

Is de staatssecretaris van oordeel dat de huidige regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg moet aangepast worden? Moeten de sevesorichtlijnen gelden voor het transport van gevaarlijke stoffen van en naar seveso-installaties?

06.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De FOD Mobiliteit en Vervoer deelt mee dat er in 2011 in totaal 28.098 controles werden uitgevoerd en 2.119 overtredingen vastgesteld. Deze cijfers slaan op alle controles, dus niet enkel op ADR-controles. In 2012 waren er 24.251 controles en 1.709 overtredingen. In 2013 waren er tot en met april 9.044 controles en 569 overtredingen.

In 2011 werden door de ADR-controleurs 4.194 voertuigen gecontroleerd, in 2012 waren dat er 4.330. Daarbij wordt gecheckt of de ADR-reglementering wordt nageleefd en of de chauffeur over een geldig ADR-certificaat beschikt.

Dans deux cas de fraude, le fraudeur a prolongé lui-même la durée de validité du certificat. L'instauration du certificat ADR se présentant sous la forme d'un modèle de carte bancaire sécurisée à la date du 1^{er} janvier 2013 rend cette forme de fraude nettement plus malaisée.

Un catalogue des nouveaux certificats délivrés depuis le 1^{er} janvier est en cours de réalisation à l'échelon de l'UNECE. L'objectif consiste à créer un document de référence susceptible de donner une première indication quant à la conformité ou à la non-conformité d'un certificat avec les dispositions nationales du pays de délivrance.

À l'occasion du reportage télévisé du 18 décembre 2012, la Belgique et les Pays-Bas ont une nouvelle fois demandé instamment à la Commission européenne de permettre un échange d'informations entre les bases de données nationales. La mise en place d'une plateforme numérique centralisée pour l'ensemble des services effectuant des contrôles routiers dans l'Union européenne permettrait de simplifier la vérification des certificats. Ce sujet était à l'ordre du jour de la Commission le 17 juin 2013. La Commission évaluera la faisabilité de ce projet ainsi que ses coûts. Le Conseil européen Transports pourrait appuyer cette initiative. De plus, il serait possible à cette occasion de rappeler les règles figurant dans la directive 2008/68.

Les exigences en matière de formation des chauffeurs de véhicules transportant des matières dangereuses par route figurent intégralement dans la convention ADR. Cette dernière est gérée par l'UNECE et 48 pays y adhèrent, parmi lesquels l'ensemble des États membres de l'Union européenne. En ce qui concerne le transport national dans l'Union européenne, les exigences de formation imposées par la convention ADR ont été reprises dans la directive 2008/68.

Depuis l'entrée en vigueur du Règlement 1071/2009, le SPF Mobilité et Transport s'assure systématiquement du respect du critère d'établissement des entreprises établies en Belgique. Depuis 2010, environ 2 700 contrôles annuels ont été effectués dans les entreprises. Entre janvier et avril 2013, 1 065 contrôles ont déjà été accomplis. Certes les entreprises boîtes aux lettres posent un problème, mais dans notre pays, la majorité des entreprises de transport se conforment aux conditions fixées par le Règlement 1071/2009. En 2012, une seule entreprise a perdu sa licence pour non-respect des conditions d'établissement. En cas de doute sur une entreprise établie à l'étranger lors d'un contrôle, les services

In twee fraudegevallen ging het om het eigenhandig verlengen van de geldigheidsduur van het certificaat. Door de invoering op 1 januari 2013 van het ADR-chauffeurscertificaat in het beveiligde bankkaartmodel wordt deze vorm van fraude thans heel wat moeilijker.

Op UNECE-niveau wordt een catalogus aangelegd met de nieuwe certificaten die vanaf 1 januari worden uitgereikt. Doel is een referentiedocument te creëren dat een eerste indicatie geeft of een certificaat overeenstemt met de nationale bepalingen van het land van uitreiking.

Naar aanleiding van de tv-reportage op 18 december 2012 werd door België en Nederland nogmaals bij de Europese Commissie aangedrongen op een Europese uitwisseling van informatie tussen de nationale databases. Een centraal digitaal platform zou voor alle wegcontrolediensten in de EU een vereenvoudiging van de verificatie van de certificaten betekenen. Het onderwerp stond op 17 juni 2013 op de agenda van de Commissie. De Commissie laat een evaluatie uitvoeren van de haalbaarheid en de kosten. In de Europese Transportraad kan het initiatief worden ondersteund en kan worden herinnerd aan de eisen die opgenomen zijn in richtlijn 2008/68.

De opleidingsvereisten voor bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen over de weg vervoeren, zijn integraal opgenomen in het ADR-verdrag. Dat wordt beheerd door de UNECE en 48 landen sloten zich erbij aan, waaronder alle Europese lidstaten. De opleidingseisen uit het ADR-verdrag zijn voor nationaal vervoer binnen de EU overgenomen in richtlijn 2008/68.

Sinds verordening 1071/2009 controleert de FOD Mobiliteit en Vervoer systematisch de vestigingseis voor ondernemingen die in België gevestigd zijn. Sinds 2010 waren er jaarlijks ongeveer 2.700 controles in de ondernemingen. Van januari tot april 2013 werden reeds 1.065 controles uitgevoerd. De zogenaamde postbusfirma's zijn een probleem, maar in België beantwoorden de meeste transportondernemingen aan alle vereisten van verordening 1071. Slechts één onderneming verloor haar vergunning in 2012 omdat ze niet voldeed aan de vestigingsvoorwaarden. Wanneer er bij een controle twijfel bestaat over een in het buitenland gevestigde onderneming contacteren de controlediensten hun buitenlandse collega's om een

de contrôle prennent contact avec leurs collègues étrangers pour vérifier ce qu'il en est exactement.

Toutes les plaintes reçues par le SPF sont examinées et les plaintes fondées sont inscrites en priorité dans le planning des contrôles. En 2010, le SPF a reçu 8 plaintes, 45 en 2011, 75 en 2012 et 63 de janvier à avril 2013.

Le transport ferroviaire et routier de produits dangereux est régi respectivement par les réglementations RID et ADR. Les dispositions de ces règlements sont revues tous les 2 ans afin de les adapter aux développements technologiques et scientifiques, mais elles le sont également si des incidents révèlent la nécessité de prescriptions additionnelles. Le transport de produits dangereux à partir et vers des installations de type Seveso doit également se conformer à ces mêmes réglementations.

Quoi qu'il en soit, les entreprises classées Seveso doivent respecter les prescriptions RID et ADR, mais aussi les réglementations régissant d'autres modes de transport, la classification des produits dangereux, le choix, la construction, l'agrément des emballages et des citernes destinés au transport de produits dangereux, leur étiquetage, etc.

Les directives RID, ADR et Seveso ont une portée différente. Le but n'est pas d'intégrer aussi dans la directive Seveso les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): Il ressort du reportage que la fraude est très répandue. Le contrôle relatif au changement de chauffeur, par exemple, doit être considérablement renforcé.

06.05 Tanguy Veys (VB): Il faut aussi imposer les règles Seveso détaillées au transport routier et ferroviaire de substances dangereuses vers les installations classées Seveso.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux 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 malaise au sein de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) et l'impact sur la sécurité qui en découle" (n° 18009)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,

en ander na te gaan.

Alle klachten die de FOD ontvangt, worden onderzocht. Gegronde klachten worden prioritair in de agenda van de geplande controles opgenomen. Er werden 8 klachten ontvangen in 2010, 45 in 2011, 75 in 2012 en 63 van januari tot april 2013.

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en over de weg wordt respectievelijk door de RID- en de ADR-reglementeringen geregeld. Deze worden tweejaarlijks aangepast aan de technologische en wetenschappelijke evolutie, maar ook wanneer ten gevolge van incidenten blijkt dat bijkomende voorschriften nodig zijn. Ook het vervoer van gevaarlijke goederen van en naar seveso-installaties is onderworpen aan de RID- en de ADR-reglementeringen.

Sevesobedrijven moeten sowieso RID en ADR naleven, maar ook reglementeringen die betrekking hebben op andere transportmodi, de indeling van gevaarlijke goederen, de keuze, de constructie, de keuring van verpakkingen en tanks voor gevaarlijke goederen, de etikettering enzovoort.

De scope van de RID-, de ADR- en de seveso-richtlijn is verschillend. Het is niet de bedoeling dat voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen eveneens in de seveso-richtlijn worden opgenomen.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): Uit de reportage bleek dat er veel fraude is. De controle op het wisselen van chauffeurs bijvoorbeeld moet veel strenger worden.

06.05 Tanguy Veys (VB): Wij moeten de uitgebreide sevesovoorschriften ook opleggen voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor naar die seveso-installaties.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux 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 malaise bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en de impact ervan op de veiligheid" (nr. 18009)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit,

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 suivi des nombreuses plaintes concernant le fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 18669)

07.01 Karine Lalieux (PS): Le malaise qui règne au sein de la DGTA a aussi des conséquences sur la sécurité. Le rapport commandé par la DGTA fait état de modifications de rapports d'inspection, d'avis conformes non suivis, de promotions truquées, etc. Le directeur général prendrait des décisions contre l'avis des collaborateurs gestionnaires des dossiers, en dépit des risques relatifs à la sécurité. L'association des pilotes de ligne, BeCA, a fait part de ses interrogations dans une lettre aux parlementaires.

Travaillez-vous à remettre de l'ordre au sein de la DGTA?

07.02 Tanguy Veys (VB): Vous avez demandé à la Direction générale Transport aérien (DGTA) de rédiger un rapport relatif aux nombreuses observations sur son fonctionnement.

Ce rapport est-il déjà disponible? Quelles mesures ont-elles été prises sur la base des consultations de l'industrie et des résultats des deux ateliers organisés par la DGTA? La DGTA a-t-elle déjà reçu des plaintes relatives à la compréhensibilité de son personnel? Quels sont les cadres linguistiques de la DGTA?

07.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Le rapport a été fait à l'initiative de la CGSP, non de la DGTA. Les faits qu'il présente n'ont été appuyés par aucune preuve factuelle malgré les nombreuses demandes de la DGTA à la CGSP. Depuis lors, la DGTA a organisé une réunion du comité de concertation de base, au sein duquel les deux autres représentations syndicales n'ont pas cautionné le rapport de la CGSP.

Suite à l'enquête de satisfaction du personnel organisée par le SPF Mobilité et Transport, la DGTA a mis en place un plan d'action et l'a présenté lors de deux réunions. Il est prévu d'organiser des ateliers avec les pays membres du groupe ABIS représentés à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA) sur la manière d'aborder les missions dévolues aux autorités de l'aviation civile, la problématique des ressources disponibles, les bonnes pratiques et la

toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opvolging van de vele klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 18669)

07.01 Karine Lalieux (PS): De malaise bij het DGLV heeft ook een impact op de veiligheid. In het rapport dat er kwam op vraag van het DGLV is er sprake van gewijzigde inspectieverslagen, niet gevolgde eensluidende adviezen, geknoei met bevorderingen, enz. De directeur-generaal zou beslissingen nemen tegen het advies van de medewerkers die de dossiers beheren in, ondanks de veiligheidsrisico's die daaruit voortvloeien. De pilotenvereniging Belgian Cockpit Association (BeCA) heeft nu ook uiting gegeven aan haar twijfels in een brief aan de parlementsleden.

Zult u het nodige doen om de orde bij het DGLV te herstellen?

07.02 Tanguy Veys (VB): De staatssecretaris heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) verzocht een rapport op te stellen met betrekking tot de vele opmerkingen over zijn werking.

Is dat rapport er al? Welke maatregelen werden er genomen op basis van de raadgevingen van de industrie en van de resultaten van de twee door het DGLV georganiseerde workshops? Heeft DGLV al klachten ontvangen over de verstaanbaarheid van zijn personeelsleden? Wat zijn de taalkaders van het DGLV?

07.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Het rapport is er gekomen op initiatief van de ACOD en niet van het DGLV. Hoewel het DGLV daar herhaaldelijk bij de ACOD heeft op aangedrongen, werden de in het rapport naar voren gebrachte feiten door geen enkel feitelijk bewijs gestaafd. Sindsdien heeft het DGLV het basisoverlegcomité samengeroepen. De twee andere vakbonden die in dat comité vertegenwoordigd zijn, hebben het rapport van de ACOD niet goedgekeurd.

Naar aanleiding van de personeelstevredenheidsenquête die door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd georganiseerd, heeft het DGLV een actieplan uitgewerkt dat tijdens twee vergaderingen werd toegelicht. Samen met de lidstaten van de ABIS-groep die in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vertegenwoordigd zijn en het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) zullen er workshops worden georganiseerd over de benadering van de opdrachten die aan de

définition de *benchmarks*.

L'EASA et l'OACI examinent très régulièrement la DGTA au sujet de la sécurité et de la sûreté aériennes: tous ces audits se sont conclus avec la satisfaction des autorités de contrôle!

(En néerlandais) J'ai reçu le rapport de la DGTA après la réunion de votre commission du 21 mai 2013. Il figure dans les rapports de la Chambre. Les deux ateliers auront lieu en septembre 2013.

Des plaintes relatives à la connaissance des langues ont déjà été enregistrées au moment des examens CBT. Aucune explication complémentaire ne doit en principe être fournie avec ces tests. Le système fournit lui-même toutes les informations nécessaires et utiles. Les tests sont proposés simultanément en cinq langues: néerlandais, français, allemand, anglais et italien. Un seul collaborateur du SPF est présent pour accueillir les candidats et veiller au bon déroulement du test. Il arrive effectivement que les participants au test soient accueillis dans une autre langue que la leur mais on leur demande toujours s'ils ont tout compris et, si nécessaire, l'aide d'un collaborateur s'exprimant dans la même langue que le candidat est sollicitée.

Il s'agit d'une matière fédérale. Je ne vois dès lors pas pourquoi je me concerterais avec mes homologues régionaux même si je suis évidemment disposé à répondre aux questions.

07.04 Karine Lalieux (PS): On ne peut toutefois nier l'existence d'un malaise et, depuis la privatisation de la sécurité aérienne, d'un conflit entre la nécessité de rentabilité et une mission de service public. Ce n'est pas seulement l'avis de la CGSP mais aussi celui de l'association de pilotes de lignes.

07.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Il ne faudrait pas faire une habitude d'accréditer un malaise dès que certains en parlent!

07.06 Karine Lalieux (PS): L'existence d'un conflit de compétences entre le privé et le public pose toutefois question.

L'incident est clos.

08 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la

burgerluchtvaartautoriteiten worden toevertrouwd, het issue van de beschikbare middelen, de good practices en het vastleggen van benchmarks.

Het EASA en de ICAO houden regelmatig audits over de luchtvaartveiligheid en -beveiliging bij het DGLV. De toezichthouders tonen zich telkens tevreden over de resultaten!

(Nederlands) Na de commissievergadering van 21 mei 2013 heb ik het rapport van het DGLV ontvangen. Dat is terug te vinden in de verslagen van de Kamer. De twee workshops zullen in september 2013 plaatsvinden.

Er werden over de taalkennis al klachten ontvangen bij de afname van de CBT-examens. In principe hoort bij die testen geen bijkomende uitleg. Alle nodige en nuttige informatie wordt door het systeem zelf verschaft. De testen draaien simultaan in vijf talen: Nederlands, Frans, Duits, Engels en Italiaans. Er is enkel een personeelslid van de FOD aanwezig voor de begroeting en het vlotte verloop van de test. Soms gebeurt die begroeting inderdaad in een andere taal dan de taal van de deelnemers, maar er wordt steeds gevraagd of de deelnemers alles hebben begrepen en indien nodig kan een beroep worden gedaan op een personeelslid in dezelfde voertaal als de kandidaat.

De materie is een federale materie. Ik zie dan ook niet in waarom ik overleg zou plegen, maar uiteraard ben ik bereid om op de vragen te antwoorden.

07.04 Karine Lalieux (PS): Men kan in ieder geval niet ontkennen dat er een malaise heerst, en dat er sinds de privatisering van de luchtvaartveiligheid een conflict optreedt tussen rentabiliteitsvereisten en de opdracht van openbare dienst. Dat vindt niet alleen de ACOD, dat zegt ook de vereniging van verkeersvliegers.

07.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Men mag er geen gewoonte van maken om rond te bazuinen dat er een malaise heerst zodra sommigen dat nog maar beweren!

07.06 Karine Lalieux (PS): Een bevoegdheidsconflict tussen de privé- en de publieke sector doet evenwel vragen rijzen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Tanguy Veys 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 "le problème des sociétés de manutention à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 18033)

08.01 Tanguy Veys (VB): Le Parlement européen a décidé au mois d'avril qu'un aéroport où transitent annuellement plus de 15 millions de passagers ou 200 000 tonnes de marchandises doivent admettre au moins trois sociétés de services d'assistance en escale. Brussels Airport disposerait d'un délai de transition jusqu'en 2024.

La grève récente chez Swissport a été lourde de conséquences pour les voyageurs. Selon Sandra Langenus, du syndicat socialiste, la direction de Swissport ne respecte pas les accords conclus après la reprise de Flightcare. Les effectifs surtout constituent un problème. Lors de la grève, le secrétaire d'État a saisi le matériel de Swissport et a refusé l'accès aux travailleurs qui ne souhaitaient pas travailler. Il a par ailleurs menacé d'imposer des astreintes si les activités aéroportuaires étaient encore entravées. Il a ainsi pu limiter les inconvénients à quatre jours. Le secrétaire d'État avait déclaré alors qu'il négocierait à propos d'un statut commun pour le personnel des sociétés d'assistance en escale.

Une troisième société de services d'assistance en escale sera-t-elle autorisée avant la date butoir? Selon quel calendrier? Quelles mesures ont été prises pour instaurer un statut commun pour le personnel des sociétés de services d'assistance en escale?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): L'arrêté royal réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National date du 6 novembre 2010 et visait à remplacer l'arrêté royal du 12 novembre 1998. Ce nouvel arrêté royal préparait une poursuite de la libéralisation du marché de l'assistance en escale. L'apparition d'un nouvel acteur est subordonnée à une augmentation substantielle du nombre de passagers ou à une augmentation du tonnage du fret.

En décembre 2011, la Commission européenne a, dans le cadre de son "paquet pour des meilleurs aéroports", annoncé des mesures tendant notamment vers une libéralisation accrue du marché de l'assistance en escale. Ce plan prévoyait une augmentation, de deux à trois, du nombre minimal de prestataires à partir d'un nombre

Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problematiek van de grondafhandelaars bij Brussels Airport" (nr. 18033)

08.01 Tanguy Veys (VB): Het Europees Parlement heeft in april beslist dat in een luchthaven waar jaarlijks meer dan vijftien miljoen passagiers of 200.000 ton vracht passeren, minstens drie grondafhandelaars moeten worden toegelaten. Brussels Airport zou nog respijt krijgen tot 2024.

Een recente staking bij Swissport had grote gevolgen voor de reizigers. Volgens Sandra Langenus van de socialistische vakbond komt de directie van Swissport de afspraken na de overname van Flightcare niet na. Vooral de personeelsbezetting is een pijnpunt. De staatssecretaris heeft tijdens de staking het materiaal van Swissport in beslag genomen en werkonwillig personeel de toegang ontegensprekend. Hij heeft ook met dwangsommen gedreigd als de luchthavenoperaties nog verder werden gehinderd. Op die manier heeft hij de overlast tot vier dagen beperkt. De staatssecretaris zei toen dat hij met de betrokkenen zou onderhandelen over een gemeenschappelijk statuut voor het personeel van de afhandelaars.

Zal vroeger werk worden gemaakt van een derde grondafhandelaar bij Brussels Airport? Wat is de timing?

Welke maatregelen werden getroffen om een gemeenschappelijk statuut voor het personeel van afhandelaars te creëren?

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het koninklijk besluit betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven van Brussel-Nationaal dateert van 6 november 2010. Het verving een KB van 12 november 1998. Het nieuwe KB bereidde een verdere liberalisering van de grondafhandelingsmarkt voor. Een nieuwe speler hangt samen met een substantiële verhoging van het aantal passagiers of van een volumeverhoging van het cargo-tonnage.

In december 2011 heeft de Europese Commissie in haar pakket 'Betere luchthavens' maatregelen aangekondigd die onder meer een verdere liberalisering van de grondafhandelingsmarkt bevatten. Het minimum aantal dienstverleners zou worden opgetrokken van twee naar drie vanaf een bepaald aantal passagiers of een bepaalde

prédéfini de passagers ou d'une certaine quantité de fret. Le Parlement européen s'est également penché sur ce paquet et a récemment adopté une version amendée. Ce paquet "aéroports" doit encore faire l'objet d'un accord avec les États membres et le Conseil.

Un troisième prestataire de services d'assistance en escale devrait faire son apparition à l'aéroport de Bruxelles-National, probablement en 2024 au plus tard.

Il me paraît opportun d'attendre les nouvelles règles européennes avant d'autoriser un troisième prestataire de services d'assistance en escale. Il me paraît également souhaitable de créer un statut commun pour le personnel de ces entreprises. J'ai chargé la DGTA de réaliser rapidement une étude et j'espère pouvoir disposer de résultats concrets en septembre 2013.

08.03 Tanguy Veys (VB): Je comprends que le secrétaire d'État attend des textes concrets du niveau européen mais, étant donné la situation à l'aéroport de Bruxelles-National, le feu vert pour une troisième société de manutention dans les meilleurs délais permettrait d'éviter un certain nombre de problèmes à l'avenir. J'espère que le statut commun pour le personnel des sociétés de manutention sera instauré le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

09 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les chiffres du baromètre de la sécurité routière de 2012 relatifs au nombre de cyclistes tués sur nos routes en 2011" (n° 18034)

09.01 Tanguy Veys (VB): Il ressort du baromètre de la sécurité routière de 2012 que 58 cyclistes, dont 52 en Région flamande, ont trouvé la mort sur les routes belges en 2011.

Quelles mesures ont-elles été prises à la suite de ce chiffre? Dans quelle mesure M. Wathelet suit-il le Fietzersbond dans son analyse et ses propositions relatives à certaines adaptations de l'infrastructure routière au bénéfice des cyclistes?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Je transmettrai une série de chiffres à M. Veys par écrit.

hoeveelheid cargo. Ook het Europees Parlement heeft zich over dit pakket gebogen en recentelijk een geamendeerde versie aangenomen. Over dat luchthavenpakket moet nog een akkoord met de lidstaten en met de Raad worden bereikt.

Voor de luchthaven Brussel-Nationaal zou er een derde grondafhandelaar moeten bijkomen, vermoedelijk ten laatste in 2024.

Het lijkt me aangewezen de nieuwe Europese regels af te wachten, alvorens we een derde grondafhandelaar toelaten. Het lijkt me eveneens aangewezen een gemeenschappelijk statuut te creëren voor het personeel van afhandelaars. Ik heb de DGLV met een dringende studie belast en ik hoop in september 2013 over concrete voorstellen te beschikken.

08.03 Tanguy Veys (VB): Ik begrijp dat de staatssecretaris wacht op de concrete teksten van Europa, maar rekening houdend met de situatie in Brussels Airport, zou het versneld mogelijk maken van de derde grondafhandelaar in de toekomst een aantal problemen vermijden. Ik hoop dat het gemeenschappelijke statuut voor het personeel van de afhandelaars er zo snel mogelijk komt.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de cijfers in de verkeersveiligheidsbarometer van 2012 omtrent het aantal tijdens het verkeer om het leven gekomen fietsers in 2011" (nr. 18034)

09.01 Tanguy Veys (VB): Uit de verkeersveiligheidsbarometer van 2012 blijkt dat er in 2011 in heel België 58 fietsers zijn verongelukt, waarvan 52 in het Vlaams Gewest.

Welke maatregelen werden genomen naar aanleiding van dit cijfer? In welke mate volgt de staatssecretaris de Fietzersbond in zijn analyse en voorstellen met betrekking tot bepaalde aanpassingen in de wegeninfrastructuur ten behoeve van de fietsers?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Ik zal de heer Veys een aantal cijfers schriftelijk meegeven.

Certes le baromètre de la sécurité routière pointe une hausse en 2012 du nombre de cyclistes tués sur la route par rapport à 2011, mais celui-ci reste inférieur aux statistiques de 2008, 2009 et 2010. Tandis qu'en 2011, la Flandre pouvait se prévaloir d'un nombre exceptionnellement peu élevé de cyclistes tués sur la route, un phénomène inverse était enregistré en Wallonie. L'interprétation des statistiques requiert dès lors une extrême prudence.

Certes, notre vigilance à l'égard des usagers faibles de la route ne peut se relâcher. Des mesures doivent être prises principalement dans le domaine de l'infrastructure routière qui relève de la compétence des Régions.

Les campagnes menées par l'IBSR, les Régions, les provinces et la police sont les instruments idéaux pour accroître la sensibilisation et instaurer un respect mutuel entre usagers de la route motorisés et non motorisés. De même, les campagnes développées sur les thèmes de la vitesse excessive et de l'alcool au volant ont une incidence positive sur la sécurité routière et les usagers faibles de la route. Conformément à la tradition, en début d'année scolaire, les campagnes ciblent plus particulièrement les environs immédiats des écoles. En février dernier, l'IBSR a encore mené une action axée sur un comportement plus sûr et plus respectueux sur nos routes.

Nous travaillons régulièrement avec des groupes cibles et cette année, le choix s'est notamment porté sur les jeunes et les motards.

Chaque année, l'IBSR arrête avec ses partenaires un calendrier des campagnes développées et les usagers faibles de la route y reviennent régulièrement.

L'incident est clos.

10 Questions jointes 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 nouvelles procédures relatives au traitement des plaintes et la relation avec le service de médiation de la SNCB" (n° 18035)
- 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 service de médiation de la SNCB" (n° 18076)
- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à

De verkeersveiligheidsbarometer wijst weliswaar uit dat het aantal fietsdoden in 2012 hoger was dan in 2011, maar wel lager dan in 2008, 2009 en 2010. Terwijl er in Vlaanderen in 2011 sprake was van een opvallend laag aantal fietsdoden, gold toen net het omgekeerde voor Wallonië. We moeten de cijfers dus heel voorzichtig interpreteren.

Uiteraard is een voortdurende aandacht voor de zwakke weggebruikers noodzakelijk. Dat is vooral een kwestie van maatregelen inzake weginfrastructuur, iets wat een gewestelijke bevoegdheid is.

De sensibiliseringscampagnes van het BIVV, de Gewesten, de provincies en de politie zijn het geijkte middel om te komen tot een grotere bewustwording en tot wederzijds respect tussen de gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers. Ook campagnes tegen snelheid en alcohol zijn positief voor de verkeersveiligheid en de zachte weggebruikers. Traditiegetrouw gaat er daarbij in het begin van het schooljaar extra aandacht naar de schoolomgeving. In februari was er nog een BIVV-campagne voor een veiliger en respectvoller gedrag in het verkeer.

Regelmatig werkt men met doelgroepen. Dit jaar zijn dat onder meer jongeren en motorrijders.

Jaarlijks tekent het BIVV samen met zijn partners een campagnecalender uit en de zwakke weggebruikers komen daarbij regelmatig aan bod.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen 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 nieuwe procedures in verband met de klachtenbehandeling en de relatie met de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18035)
- 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

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 relations conflictuelles entre les Médiateurs et le Service clientèle de la SNCB" (n° 18131)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation de la SNCB" (n° 18236)

ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18076)

- mevrouw Linda Musin 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 gespannen relatie tussen de ombudsmannen en de klantenservice van de NMBS" (nr. 18131)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18236)

10.01 Tanguy Veys (VB): Le 15 mai 2013, cette commission a organisé une audition des deux médiateurs pour les voyageurs ferroviaires au sujet du rapport annuel 2011. Ils ont notamment exprimé leur mécontentement face aux nouvelles procédures. À cette occasion, j'ai même constaté qu'on accordait plus d'attention aux plaintes des médiateurs à propos de la SNCB qu'aux plaintes des voyageurs.

Depuis le 1^{er} mars 2013, chaque usager des chemins de fer qui dépose une plainte auprès des médiateurs obtient une réponse standard l'informant que la plainte est renvoyée et ne peut être acceptée et qu'il doit s'adresser d'abord à la SNCB. Il est évident que les voyageurs n'en ont que faire.

Le 23 avril, M. Labille a déclaré que la SNCB a proposé de relancer les discussions sur l'adaptation du protocole conclu avec les médiateurs.

Que pensez-vous de ces courriers standard adressés aux usagers? Où en est la discussion sur l'adaptation du protocole conclu entre la SNCB et les médiateurs?

10.02 Linda Musin (PS): Le 15 mai dernier, les médiateurs ont pointé, en commission, leurs difficultés et problèmes de coopération avec le service clientèle de la SNCB.

Selon la SNCB, le médiateur ne peut traiter les plaintes liées à des irrégularités dans les amendes. Ce refus peut poser problème car la SNCB recourt systématiquement aux huissiers. L'exemple d'une personne à qui l'on réclame 22 000 euros alors qu'elle est victime d'une usurpation d'identité illustre

10.01 Tanguy Veys (VB): Op 15 mei 2013 vond in deze commissie een hoorzitting plaats met de twee ombudsmannen voor de treinreizigers over het jaarverslag 2011. Zij uitten vooral hun ongenoegen over de nieuwe procedures. Ik merkte toen zelfs op dat het meer ging over de klachten van de ombudsmannen over de NMBS dan over de klachten van de reizigers.

Sinds 1 maart 2013 krijgt elke treinreiziger die een klacht indient bij de ombudsmannen een standaardantwoord waarin de klacht wordt teruggestuurd met de mededeling dat zij niet het recht hebben de klacht te aanvaarden en dat de reiziger zich eerst tot de NMBS zelf moet wenden. Uiteraard heeft de reiziger daar geen boodschap aan.

Minister Labille zei op 23 april dat de NMBS voorstelde om de besprekingen over de aanpassing van het protocol met de ombudsmannen opnieuw te starten.

Hoe staat de staatssecretaris tegenover die standaardberichten aan de treinreizigers? Hoever staat het met de bespreking van de aanpassing van het protocol tussen de NMBS en de ombudsmannen?

10.02 Linda Musin (PS): Op 15 mei jongstleden wezen de ombudsmannen, in de commissie, op de moeizame en problematische samenwerking met de klantendienst van de NMBS.

Volgens de NMBS is de ombudsdienst niet bevoegd voor klachten in verband met onregelmatigheden in de boetes. Die weigering om de ombudsdienst dergelijke klachten te laten behandelen, kan problemen opleveren, omdat de NMBS systematisch deurwaarders inschakelt voor het

le problème. Bref, cette situation rend les voyageurs otages d'un conflit entre l'entreprise et un service de médiation censé leur venir en aide.

Une tentative de concertation a-t-elle été organisée pour clarifier les choses entre les médiateurs et la SNCB? Quels en étaient les objectifs et quels résultats ont-ils été obtenus? Sinon, quelles initiatives comptez-vous prendre pour résoudre un problème dont les perdants sont les utilisateurs de la SNCB?

10.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Conformément à l'article 12, § 2, de la loi du 28 avril 2010, le service de médiation doit refuser de traiter une plainte lorsque le plaignant n'a accompli aucune démarche auprès de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire ferroviaire pour tenter d'abord d'obtenir satisfaction. Si le service de médiation constate que le plaignant n'a déposé aucune plainte écrite auprès du service clientèle de la SNCB, il doit attirer son attention sur ce fait et lui proposer de le faire. Le service de médiation ne peut ouvrir un dossier que lorsque le service des plaintes ne donne pas satisfaction au plaignant.

Les statistiques des dossiers traités portent uniquement sur les dossiers déclarés recevables. Le service de médiation peut également mentionner dans des statistiques distinctes du rapport annuel les dossiers déclarés irrecevables, en précisant le motif de l'irrecevabilité.

Dans l'intérêt du voyageur, je préconise que le service de médiation envoie lui-même la plainte au service clientèle de la SNCB. Celui-ci doit accepter la plainte, ouvrir un dossier et prendre contact avec le client. Les modalités pratiques de ce règlement peuvent être inscrites dans un nouveau protocole entre le service de médiation et la SNCB.

Le service de médiation a pour mission de défendre les clients qui ne sont pas satisfaits du traitement de leur plainte par le service clientèle de la SNCB, pas de contrôler les activités de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire ferroviaire, ni de se prononcer sur la conformité d'un comportement aux normes juridiques, et notamment l'arrêté royal du 20 décembre 2007 relatif à la police des chemins de fer.

innen van de boetes. Het geval van een reiziger die 22.000 euro moet betalen, terwijl hij het slachtoffer is van identiteitsdiefstal, is daar een goed voorbeeld van. De reizigers worden, kortom, gegijzeld in een conflict tussen de vervoersmaatschappij en een ombudsdienst die verondersteld wordt hen te helpen.

Werd er een poging tot overleg gedaan om de situatie tussen de ombudsmannen en de NMBS uit te klaren? Zo ja, met welk oogmerk en welke resultaten? Zo niet, welke initiatieven zal u nemen om een probleem te verhelpen waarvan de treinreizigers de dupe zijn?

10.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Overeenkomstig artikel 12, § 2, van de wet van 28 maart 2010 moet de ombudsdienst de behandeling van een klacht weigeren wanneer de klager geen enkele stap heeft ondernomen bij de spoorwegonderneming of de spoorwegbeheerder om te trachten genoegdoening te krijgen. Indien de ombudsman vaststelt dat de klager geen schriftelijke klacht heeft ingediend bij de NMBS-klantendienst, moet hij daar de klager attent op maken en hem voorstellen dat alsnog te doen. Alleen wanneer de klachtendienst de klager geen voldoening geeft, kan de ombudsdienst een dossier openen.

De statistieken van de behandelde dossiers bevatten enkel de ontvankelijk verklaarde dossiers. De ombudsdienst kan in afzonderlijke statistieken bij het jaarrapport ook melding maken van de niet ontvankelijk verklaarde dossiers, met opgave van de reden daartoe.

In het belang van de reiziger pleit ik ervoor dat de ombudsdienst de klacht zelf doorstuurt naar de NMBS-klantendienst. Die moet de klacht aanvaarden, een dossier openen en contact opnemen met de klant. De praktische modaliteiten van die regeling kunnen in een nieuw protocol tussen de ombudsdienst en de NMBS worden opgenomen.

De ombudsdienst is er om klanten te verdedigen die niet tevreden zijn over de afhandeling van hun klacht door de NMBS-klantendienst. De ombudsdienst heeft niet tot opdracht de activiteit van de spoorwegonderneming en spoorwegbeheerder te controleren of om zich uit te spreken over de overeenstemming van het gedrag met de rechtsnormen. Het KB van 20 december 2007 over de spoorwepolitie is een dergelijke rechtsnorm.

(En français) J'ai demandé à un groupe de travail d'élaborer un nouveau protocole de collaboration entre les services de médiation et la SNCB. Présidé par le SPF Mobilité, il s'est réuni pour la première fois hier. J'en attends le résultat sous la forme d'un projet de protocole d'accord.

En commission, les médiateurs ont déclaré que leur rapport 2012 serait publié prochainement.

10.04 Tanguy Veys (VB): Il est évident que le discours des médiateurs est contraire à l'attitude défendue par le ministre Labille et par le secrétaire d'État selon laquelle les médiateurs ne sont pas autorisés à se prononcer d'office sur la pertinence des normes juridiques. Le secrétaire d'État doit les rappeler à l'ordre. Il déclare qu'il pourrait revoir le protocole, mais en réalité, il doit le faire d'urgence pour mettre un terme à la situation absurde qui perdure depuis le 1^{er} mars dernier.

10.05 Linda Musin (PS): Les usagers doivent s'adresser prioritairement à la SNCB. Mais lors de l'audition des médiateurs, nous avons ressenti l'absence de tout protocole et une relation conflictuelle avec la SNCB.

Nous pouvons donc nous réjouir d'un résultat rapide du groupe de travail et de la prochaine rédaction d'un nouveau protocole.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 18057 de Mme De Bont est reportée.

11 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réorganisation internationale des plans de survol des avions" (n° 18110)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Belgocontrol se trouve dans une situation financière difficile, notamment à cause de trois projets tendant à redessiner le trafic international et routier au sein du "Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe Centrale" (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC). Quelles en seront les conséquences concrètes, en termes de pertes de recettes, pour Belgocontrol? Quelles seront les conséquences pour les utilisateurs des

(Frans) Ik heb gevraagd een werkgroep op te richten voor de uitwerking van een nieuw protocol betreffende de samenwerking tussen de ombudsdienst en de NMBS. Deze werkgroep wordt voorgezeten door de FOD Mobiliteit en is gisteren voor het eerst bijeengekomen. Ik verwacht dus dat er een ontwerp van protocolakkoord uit de bus zal komen.

De ombudsmannen hebben in de commissievergadering te kennen gegeven dat hun verslag 2012 binnenkort zal worden gepubliceerd.

10.04 Tanguy Veys (VB): Het taalgebruik dat de ombudsmannen hanteren is duidelijk in strijd met het standpunt van minister Labille en de staatssecretaris dat de ombudsmannen zich ambtshalve niet kunnen uitspreken over de adequaatheid van de rechtsnormen. De staatssecretaris moet hen daarop wijzen. De staatssecretaris zegt dat hij het protocol zou kunnen aanpassen, maar eigenlijk zou hij moeten zeggen dat het snel wordt aangepast, want die absurde situatie sinds 1 maart mag echt wel eindigen.

10.05 Linda Musin (PS): De reizigers moeten zich prioritair tot de NMBS wenden. Tijdens de hoorzitting met de ombudsdienst bleek echter dat er geen protocol werd gesloten en dat de betrekkingen met de NMBS veeleer stroef verliepen.

We zijn dus blij dat de werkgroep snel tot resultaten kwam en dat er een nieuw protocol op til is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18057 van mevrouw De Bont wordt verdaagd.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de internationale verschuivingen van het en-routeverkeer" (nr. 18110)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Belgocontrol zit in slechte financiële papieren, onder meer door drie projecten waarmee men het internationale en-routeverkeer wil hertekenen binnen het FABEC-blok (Functional Airspace Block Europe Central). Wat betekent dit concreet qua inkomstenverlies voor Belgocontrol? Welke gevolgen heeft dit voor de gebruikers van de luchthavens? Zal de staatssecretaris gesprekken opstarten om de

aéroports? Le secrétaire d'État va-t-il initier un dialogue pour limiter l'incidence de ces projets pour nos services de contrôle du trafic aérien?

La coopération avec le MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) doit être renouvelée en 2015 à concurrence d'environ 40 millions d'euros. Le secrétaire d'État liera-t-il la poursuite de la coopération aux recettes provenant du trafic "en route"? Envisage-t-il un exercice d'intégration du FABEC, éventuellement avec une étape intermédiaire par le biais d'un FAB Benelux?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Mes services connaissent les projets en question et développent une stratégie avec Belgocontrol, la Défense et la Direction générale du Transport aérien en vue de défendre les intérêts de la Belgique et de Belgocontrol. Ainsi, une concertation a lieu en Belgique concernant un projet d'*airspace design* et de répartition équilibrée des trafics par le biais de mécanismes de compensation tenant compte de la philosophie du FABEC.

La perte de trafics par les trois projets cumulés s'élève en effet à plus de 60 millions d'euros par an. Le tarif unitaire risque ainsi d'augmenter et les résultats économiques risquent d'être réduits. Pour éviter cette évolution, la Belgique pourrait élaborer d'autres solutions avec ses partenaires au sein de FABEC, tant en matière d'*airspace design* que de politique tarifaire.

La création d'un autre FAB est irréaliste étant donné que la convention FABEC est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2013 et que l'ensemble des procédures de ratification ont été clôturées. Nous pouvons cependant tenter de défendre la position du Benelux au sein du FABEC, et cette option serait judicieuse. Nous sommes déjà sur la même longueur d'onde avec le Luxembourg. Les Pays-Bas adoptent quant à eux une position plus éloignée de la nôtre.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Au sein du FABEC, nous devons hélas négocier avec un grand nombre de partenaires pour lesquels ces projets sont alléchants. Cette situation est défavorable à Belgocontrol. Si ces projets se réalisent, je crains que le contrôle de notre trafic aérien soit dorénavant assuré par les pays voisins.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 18152 de Mme Temmerman est transformée en question écrite.

effecten ervan op onze luchtverkeersleiding te beperken?

In 2015 moet de samenwerking met MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) worden hernieuwd, tegen een bijdrage van zowat 40 miljoen euro. Zal de staatssecretaris de verdere samenwerking afhankelijk maken van de inkomsten uit het en-routeverkeer? Denkt hij aan een integratioefening van FABEC, mogelijk met een tussenstap via een FAB Benelux?

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Mijn diensten kennen de projecten in kwestie en ontwikkelen samen met Belgocontrol, Defensie en het Directoraat-generaal Luchtvaart een strategie om de Belgische belangen en die van Belgocontrol te verdedigen. Zo wordt op Belgisch niveau overlegd over een project van *airspace design* en over een evenwichtige verdeling van de verkeersstromen door compensatiemechanismen die rekening houden met de FABEC-filosofie.

Het verlies van verkeer door de drie gecumuleerde projecten bedraagt inderdaad meer dan 60 miljoen euro per jaar, waardoor het eenheidstarief dreigt te stijgen en de economische resultaten worden aangetast. Om dit te vermijden kan België samen met de FABEC-partners alternatieve oplossingen uitwerken, zowel inzake *airspace design* als inzake tarievenbeleid.

Een alternatieve FAB is geen realistische optie aangezien het FABEC-verdrag is ingegaan op 1 juni 2013 en alle ratificatieprocedures afgesloten zijn. We kunnen wel proberen een Benelux-positie te verdedigen binnen FABEC zelf en dat zou een goede zaak zijn. Met Luxemburg zitten we nu al op één lijn, met Nederland iets minder.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Het probleem is dat we binnen FABEC moeten onderhandelen met een groot aantal partners voor wie deze projecten aantrekkelijk zijn. Dit speelt in het nadeel van Belgocontrol. Als deze projecten doorgaan, vrees ik dat onze luchtverkeersleiding voortaan zal gebeuren vanuit de buurlanden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18152 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

12 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 18158)
- 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 problème du déficit structurel chez Belgocontrol" (n° 18298)
- M. André Frédéric 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 refinancement de Belgocontrol" (n° 18308)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les mesures prises pour aider Belgocontrol à surmonter ses difficultés" (n° 18545)
- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 18603)

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18158)
- 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 aanpak van het structureel tekort bij Belgocontrol" (nr. 18298)
- de heer André Frédéric 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 herfinanciering van Belgocontrol" (nr. 18308)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de maatregelen voor het noodlijdende Belgocontrol" (nr. 18545)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18603)

12.01 Valérie De Bue (MR): Le président et l'administrateur délégué de Belgocontrol ont annoncé un déficit de 13 millions d'euros pour 2012 et l'impossibilité d'assumer les missions si la situation n'évolue pas. Or, 950 personnes travaillent à Belgocontrol. Les tarifs en vigueur pour l'aéroport de Bruxelles-National n'ont plus varié depuis 2001 et une allocation de fonctionnement de 25 millions pour 2014 est demandée et difficile à rencontrer actuellement. Mais l'accord de gouvernement prévoit des pistes pour améliorer la situation.

12.01 Valérie De Bue (MR): De voorzitter van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol hebben voor 2012 een tekort van 13 miljoen euro aangekondigd en zeggen dat de uitvoering van de opdrachten in het gedrang komen als er niets verandert. Er werken 950 personen bij Belgocontrol. Sinds 2001 zijn de tarieven voor Brussels Airport niet meer gewijzigd; voor 2014 wordt daarom een werkingstoelage van 25 miljoen euro gevraagd, een bedrag dat momenteel moeilijk kan worden toegekend. In het regeerakkoord worden een aantal mogelijke oplossingen naar voren geschoven om de financiële situatie te verbeteren.

Quelle est votre analyse de la situation? Reverrez-vous les subventions ou installerez-vous une garantie d'État pour obtenir plus facilement un financement privé? Où en est la concertation pour dégager une nouvelle méthode de financement?

Wat is uw inschatting van de situatie? Zal u de toelage herzien of zal u een staatswaarborg verstrekken, zodat Belgocontrol makkelijker aan privéfinanciering kan raken? Hoe ver is het overleg over een nieuwe financieringswijze gevorderd?

12.02 Tanguy Veys (VB): Belgocontrol affirme qu'en l'absence de solution structurelle, elle ne sera

12.02 Tanguy Veys (VB): Belgocontrol stelt dat het zonder structurele oplossing vanaf 2014 zijn

plus en mesure d'assurer son financement à partir de 2014. Des mesures urgentes sont réclamées avec insistance, car l'avenir de près de 1 000 travailleurs est en jeu.

Quelles sont les raisons du déficit structurel de Belgocontrol? Des mesures ont-elles été prises pour résoudre ce problème? Quand le nouveau management de Belgocontrol sera-t-il désigné? L'accord de coopération du 30 novembre 1989 sera-t-il adapté? Quand ces modifications entreront-elles en vigueur?

12.03 Bert Wollants (N-VA): Plusieurs ballons d'essai ont déjà été lancés pour résoudre les problèmes de Belgocontrol: relever les tarifs facturés par Belgocontrol à Brussels Airport, réviser l'accord de coopération de 1989 ou faire des économies. Que pense le secrétaire d'État de ces trois options?

Une note de la DGTA indique que 55% du déficit de Belgocontrol dans les aéroports régionaux est imputable aux aéroports wallons, 45 % étant imputables aux aéroports flamands. La DGTA recommande de faire augmenter de 10,2 % les redevances pour services terminaux de navigation aérienne et propose en outre de demander certaines compensations aux autorités régionales. Une redevance annuelle de 5,7 millions d'euros devrait ainsi être demandée à la Région flamande. Ces mesures ont-elles déjà été communiquées aux Régions?

Si une augmentation de 10,2 % des tarifs devait être instaurée à l'aéroport de Zaventem, quelle serait la formule tarifaire appliquée? Le secteur, les compagnies de transport aérien de passagers et les entreprises de transport de marchandises ont-ils déjà été associés à une concertation? Quelle serait l'incidence de cette formule tarifaire sur leurs factures? Ces hausses tarifaires substantielles ne pourraient-elles pas être remplacées par des mesures d'économie?

Le rapport KPMG servira-t-il à quelque chose? Quid du masterplan? Sur quels postes est-il possible de faire des économies? Le secrétaire d'État envisage-t-il également des mesures d'économie pour dissiper le malaise qui règne actuellement?

12.04 Luk Van Biesen (Open Vld): Il y a trois raisons au déficit annuel structurel de Belgocontrol: la contribution des aéroports régionaux, le gel des tarifs pour le contrôle du trafic aérien à Zaventem et les vols exonérés. Ces problèmes ne peuvent être résolus que par la voie politique, en premier lieu par le biais d'une révision

financière, car Belgocontrol ne peut plus se financer. Er wordt aangedrongen op dringende maatregelen, want de toekomst van bijna 1.000 werknemers staat op het spel.

Wat zijn de redenen voor het structureel tekort van Belgocontrol? Werden er maatregelen genomen om dit op te lossen? Wanneer wordt het nieuw management van Belgocontrol aangesteld? Wordt het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 aangepast? Wanneer treden die wijzigingen in voege?

12.03 Bert Wollants (N-VA): Er is al een aantal voorstellen gelanceerd om de problemen bij Belgocontrol op te lossen; een verhoging van de tarieven op Brussels Airport, een aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 1989 of het boeken van efficiëntiewinst. Wat is het standpunt van de staatssecretaris over die opties?

Uit een nota van het DGLV blijkt dat de tekorten voor de regionale luchthavens voor 55 procent worden geboekt op de Waalse luchthavens en voor 45 procent op de Vlaamse luchthavens. Volgens een voorstel dat het DGLV heeft aanbevolen, moeten de *terminal navigation charges* stijgen met 10,2 procent. Daarnaast wordt er voorgesteld om bepaalde compensaties te vragen vanwege de regionale overheden. Zo wordt van het Vlaams Gewest een jaarlijkse bijdrage gepland van ongeveer 5,7 miljoen euro. Werden deze maatregelen al aan de Gewesten voorgelegd?

Als de tarieven op de luchthaven van Zaventem met 10,2 procent zouden moeten stijgen, welke tariefformule zal daarvoor dan gebruikt worden? Is er al overleg geweest met de sector, met de passagiersmaatschappijen en de cargomaatschappijen? Wat is het effect van de tariefformule op hun facturen? In hoeverre kunnen besparingen een alternatief bieden voor de aanzienlijke tariefstijging?

Wordt er nog iets met het KPMG-rapport gedaan? Wat gebeurt er met het masterplan? Waar zitten de mogelijke efficiëntiewinsten? Ziet de staatssecretaris besparingen ook als een mogelijkheid om uit de huidige malaise te komen?

12.04 Luk Van Biesen (Open Vld): Er zijn drie redenen voor het structureel jaarlijks tekort van Belgocontrol: de bijdragen van de regionale luchthavens, de blokkering van de torentarieven in Zaventem en de vrijgestelde vluchten. Die problemen kunnen enkel via politieke weg kunnen worden opgelost, in de eerste plaats via een

de l'accord de coopération conclu en novembre 1989 entre le gouvernement fédéral et les Régions. La solution ne réside pas dans l'octroi de subventions supplémentaires. Celles-ci ne sont pas autorisées par le statut de l'entreprise et ne changent rien au handicap concurrentiel de l'aéroport de Zaventem.

Pourquoi le secrétaire d'État n'inscrit-il pas la révision de l'accord de coopération à l'ordre du jour du comité de concertation ou de la CIMIT? Une décision du Conseil des ministres du 21 décembre 2006 plaiderait déjà dans ce sens.

12.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Les difficultés financières de Belgocontrol sont dues au non-recouvrement de coûts pour services prestés dans les aéroports régionaux et Brussels Airport et aux coûts relatifs aux vols exonérés. La situation s'est aggravée en 2010 en raison de l'interdiction européenne de financer les services terminaux par des redevances en route.

À défaut de solution structurelle, la société devra solliciter une ligne de crédit avec garantie de l'État éventuelle.

Sa stabilité financière est primordiale, vu ses missions de sécurité aérienne, qui n'ont cependant jamais été menacées. Pour preuve, Belgocontrol a atteint en 2012 les objectifs de sécurité, d'environnement et d'efficacité fixés par la réglementation européenne. Le gouvernement tient à les améliorer.

(*En néerlandais*) Au cours des dix dernières années, en particulier dans le cadre de la création du ciel unique européen, l'Europe a réformé en profondeur la fourniture de services par les prestataires de services de navigation aérienne. Cette refonte complète implique que les prestataires seront, eux aussi, amenés à se réorganiser une fois de plus.

Si cet effort est nécessaire pour remédier aux problèmes financiers de Belgocontrol, il ne suffira pas à répondre aux exigences plus strictes et aux plans ambitieux de l'Europe. L'entreprise Belgocontrol sera dès lors tenue de revoir à fond l'ensemble de sa stratégie. Cette révision et son financement ont été liés aux négociations relatives au troisième contrat de gestion.

(*En français*) En vertu de la loi de 1991, toutes les

herziening van het samenwerkingsakkoord van november 1989 tussen de federale regering en de Gewesten. De oplossing ligt niet in bijkomende dotaties. Die zijn immers volgens het statuut van het bedrijf niet toegelaten en ze veranderen bovendien niets aan de scheefgetrokken concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem.

Waarom plaatst de staatssecretaris de herziening van het samenwerkingsakkoord niet op de agenda van het overlegcomité of van de ICMIT? Daarop werd al aangedrongen door een beslissing van de ministerraad van 21 december 2006.

12.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Belgocotrol zit in financiële problemen, omdat bepaalde kosten voor diensten die in de gewestelijke luchthavens en op Brussels Airport werden geleverd, niet volledig worden vergoed, en wegens de kosten die de vrijgestelde vluchten genereren. De situatie is in 2010 verslechterd wegens het Europese verbod om de luchtvaarnavigatiediensten te financieren met en-routevergoedingen.

Bij gebrek aan een structurele oplossing zal de onderneming een kredietlijn, met eventueel een daaraan verbonden staatswaarborg, moeten aanvragen.

De financiële stabiliteit van Belgocontrol is essentieel, omdat de onderneming de veiligheid van het luchtverkeer verzekert, ook al is die op geen enkel moment in het gedrang gekomen. Het bewijs daarvoor is dat Belgocontrol in 2012 de in de Europese regelgeving vastgestelde doelstellingen inzake veiligheid, milieu en efficiëntie heeft gehaald. De regering wil die doelstellingen verbeteren.

(*Nederlands*) De dienstverlening van de luchtvaarnavigatiediensten is in de voorbije tien jaar door Europa grondig hervormd, in het bijzonder door de creatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Dat impliceert dat de dienstverleners zich ook opnieuw zullen moeten organiseren.

Een oplossing voor de financiële problemen is noodzakelijk, maar is onvoldoende om aan de strengere eisen en de ambitieuze plannen van Europa te voldoen. Belgocontrol zal dus ook een grondige hervorming van zijn hele beleid moeten doorvoeren. Die hervorming en de financiering ervan zijn gekoppeld aan de onderhandelingen over het derde beheerscontract.

(*Frans*) Overeenkomstig de wet van 1991 moeten

relations financières entre l'État et l'entreprise publique doivent être réglées par le contrat de gestion.

(En néerlandais) Étant donné que les problèmes financiers structurels sont en grande partie dus au protocole de collaboration de 1989, les parties prenantes discuteront de sa modification. Il y a déjà eu des contacts officiels avec les Régions, mais les véritables négociations démarreront après la nomination du nouvel administrateur délégué, début juillet, et du nouveau conseil d'administration.

12.06 Valérie De Bue (MR): Les pistes évoquées datent de 2012. J'espère que Belgocontrol sera sur les rails avant la fin de la législature!

12.07 Tanguy Veys (VB): Vous considérez que la sécurité n'a jamais été mise en danger mais le manque de transparence, les problèmes financiers et les communiqués négatifs ont un effet démotivant pour la direction et le personnel.

12.08 Bert Wollants (N-VA): J'ai renvoyé aux solutions proposées par la DGTA mais vous restez muet à ce sujet, comme à propos de l'augmentation proposée des tarifs à Brussels Airport. Cette augmentation peut toutefois nuire gravement au tissu économique créé par l'aéroport.

Il est temps que ce troisième contrat de gestion soit enfin conclu. Belgocontrol travaille depuis plus longtemps sans contrat qu'elle n'a travaillé sous le précédent contrat de gestion. Comment est-ce possible?

Si nous voulons maintenir en vie le secteur aérien et toute l'activité qu'il génère dans ce pays, des mesures doivent être prises. Malheureusement, rien ne bouge!

12.09 Luk Van Biesen (Open Vld): Je suis mécontent de l'extrême lenteur avec laquelle ce dossier progresse. Le 21 décembre 2006 – il y a donc six ans et demi! –, le Conseil des ministres avait déjà décidé de convoquer d'urgence le comité de concertation. Aujourd'hui, on décide de s'attaquer en premier lieu au problème du conseil d'administration et de procéder encore à quelques nominations. Ainsi on perd énormément de temps dans un secteur très concurrentiel. Les directives européennes peuvent avoir pour effet qu'une entreprise forte comme Belgocontrol ne puisse pas être pérennisée alors que tout le monde sait bien à

alle financiële betrekkingen tussen de Staat en het overheidsbedrijf geregeld worden in de beheersovereenkomst.

(Nederlands) Aangezien de structurele financiële problemen grotendeels te wijten zijn aan het samenwerkingsakkoord van 1989, zal over de wijziging ervan onderhandeld worden tussen de betrokken partijen. Er zijn al informele contacten geweest met de Gewesten maar de echte onderhandelingen zullen starten na de benoeming van de nieuwe gedelegeerd bestuurder, begin juli, en na de benoeming van de nieuwe raad van bestuur.

12.06 Valérie De Bue (MR): De genoemde denksporen dateren van 2012. Ik hoop dat Belgocontrol nog tijdens deze legislatuur weer in de rails gebracht wordt.

12.07 Tanguy Veys (VB): Volgens de staatssecretaris is de veiligheid nooit in het gedrang geweest, maar de onduidelijkheid, de financiële problemen en de negatieve berichtgeving werken demotiverend voor management en personeel.

12.08 Bert Wollants (N-VA): Ik heb verwezen naar oplossingen die door het DGLV zijn aangereikt, maar de staatssecretaris zegt er geen woord over, evenmin als over de voorgestelde stijging van de tarieven op Brussels Airport. Nochtans kan die verhoging ernstige schade aanrichten aan het economisch weefsel rond de luchthaven.

Dat derde beheerscontract moet er nu eindelijk eens komen. Belgocontrol werkt al langer zonder dan dat het bedrijf met het vorige beheerscontract heeft gewerkt. Hoe kan dat?

Als wij de luchtvaartsector en alles eromheen in dit land in leven willen houden, dan moet er actie komen. Helaas beweegt er niets!

12.09 Luk Van Biesen (Open Vld): Ik ben ontgoocheld door de slakkengang van dit dossier. Een ministerraad besliste al op 21 december 2006 om het overlegcomité dringend bijeen te roepen: dat is dus zeseneenhalf jaar geleden! Nu wil men eerst nog het managementcomité aanpakken en enkele benoemingen doen. Zo gaat er veel tijd verloren in een zeer concurrentiële sector. De Europese richtlijnen kunnen ervoor zorgen dat een sterke instelling als Belgocontrol niet zal overleven, terwijl de problemen alom gekend zijn. Ik roep de staatssecretaris op om niet op de benoemingen te wachten, maar onmiddellijk de onderhandelingen

quels problèmes est confronté Belgocontrol. Je demande au secrétaire d'État de ne pas attendre les nouvelles nominations, mais de lancer sans délai les négociations avec les Régions.

12.10 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'estime que des efforts doivent également être consentis au sein de Belgocontrol même.

12.11 Luk Van Biesen (Open Vld): Belgocontrol a pourtant déjà consenti des efforts considérables.

12.12 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Si l'Open Vld estime réellement que Belgocontrol a fait assez, il s'agit pour moi d'une nouvelle information importante.

L'incident est clos.

13 Question de M. Roel Deseyn 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'ajout de l'inventaire des infrastructures cruciales du CERT à la liste des clients prioritaires en cas de pénurie énergétique" (n° 18216)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Dans quelle mesure les infrastructures du CERT (Computer Emergency Response Team) sont-elles jointes à la liste des consommateurs prioritaires d'électricité? L'inventaire du CERT a-t-il lui-même fait l'objet d'un traitement prioritaire dans le cadre de la rédaction de cette liste?

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La directive européenne 2008/114 concernant les infrastructures critiques européennes a été transposée en droit belge par la loi du 1^{er} juin 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques et l'arrêté royal du 2 décembre 2011 concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien.

Il y a des infrastructures critiques dans quatre secteurs: énergie, transport, finances et communication électronique. Le CERT s'occupe de la notification et la gestion de cyber-incidents.

La liste de consommateurs prioritaires dans le cadre du plan de délestage a été établie par arrêté ministériel du 3 juin 2005 établissant le plan de

met de regio's op te starten.

12.10 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Volgens mij moeten er ook binnen Belgocontrol zelf inspanningen worden geleverd.

12.11 Luk Van Biesen (Open Vld): Daar is nochtans al heel veel gebeurd.

12.12 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Als Open Vld echt vindt dat Belgocontrol al genoeg heeft gedaan, dan is dat voor mij belangrijke nieuwe informatie.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Roel Deseyn 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 toevoeging van de inventaris cruciale infrastructuur van het CERT aan de lijst van de prioritaire afnemers in geval van energieschaarste" (nr. 18216)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): In hoeverre is de infrastructuur van het CERT (Computer Emergency Response Team) opgenomen in de lijst van prioritaire afnemers van elektriciteit? Werd de inventaris van het CERT zelf prioritair behandeld in die lijst?

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De Europese richtlijn 2008/114 over de Europese kritieke infrastructuur werd in het Belgisch recht omgezet met de wet van 1 juni 2011 over de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur, samen met het KB van 2 december 2011 over de kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer.

In vier sectoren is sprake van kritieke infrastructuur: energie, vervoer, financiën en elektronische communicatie. Het CERT houdt zich bezig met de melding en aanpak van cyberincidenten.

De lijst van prioritaire afnemers in het raam van het afschakelplan werd samengesteld bij ministerieel besluit van 3 juni 2005 tot vaststelling van het

délestage du réseau de transport d'électricité. C'est sur cette base que les autorités compétentes établissent actuellement l'inventaire des infrastructures critiques. Ils vérifieront ensuite si ces infrastructures se situent dans une zone de délestage.

Ensuite, il s'agit de décider si ces infrastructures doivent être ajoutées à la liste des clients prioritaires.

L'internet et sa sécurisation dépendent surtout des ordinateurs et de leurs logiciels. Pour compenser les conséquences de pannes de courant, un UPS (*Uninterruptible Power Supply*) assure généralement l'alimentation pendant les premières minutes, avant que le générateur prenne le relais. CERT.be conseille de traiter le problème le plus rapidement possible et assure la coordination avec toutes les entreprises concernées.

J'attends l'avis de mes services concernant la question de savoir si le CERT.be doit être ajouté à la liste des clients prioritaires en cas de pénurie énergétique.

Le cabinet ministériel restreint examine actuellement la mesure tendant à garantir structurellement la sécurité d'approvisionnement, de sorte que le risque de pénurie diminuera de toute façon.

13.03 Roel Deseyn (CD&V): Donc, un *disaster planning* a déjà été effectué pour le secteur énergétique, mais pas encore pour le secteur des communications électroniques.

Je crains que le travail précieux réalisé par le CERT, à savoir le *disaster planning*, soit réduit à néant. Cette organisation possède une très grande expertise et j'espère qu'un rôle de premier plan lui sera réservé dans la préparation du plan.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 17 h 10.

afschakelplan van het elektriciteitstransmissienet. De bevoegde overheden inventariseren nu op basis hiervan de kritieke infrastructuur. Daarna wordt bekeken of deze infrastructuur in een afschakelzone staan.

Dan moet worden beslist of deze infrastructuur als prioritaire afnemers moeten worden opgenomen.

Het internet en de beveiliging ervan hangt vooral af van computers en hun software. Om de gevolgen van stroomonderbrekingen tegen te gaan, is er meestal een Uninterruptible Power Supply (UPS) om de voeding te verzorgen tijdens de eerste minuten, waarna de generator het overneemt. CERT.be geeft advies om het incident zo snel mogelijk aan te pakken en coördineert de aanpak met alle betrokken bedrijven.

Voor de beslissing of CERT.be in de lijst van prioritaire afnemers bij energieschaarste moet worden opgenomen, wacht ik op het advies van mijn diensten.

Het kernkabinet bespreekt momenteel de maatregel om de bevoorradingszekerheid structureel te waarborgen, zodat het risico op schaarste in elk geval zal verminderen.

13.03 Roel Deseyn (CD&V): De oefening is dus al gebeurd voor de energiesector, maar moet voor de sector voor de elektronische communicatie nog gebeuren.

Mijn vrees is dat het waardevolle werk van het CERT, met name de *disaster planning*, teniet wordt gedaan. De organisatie beschikt over veel expertise en ik hoop dat ze prominent wordt betrokken bij de voorbereiding van het plan.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.10 uur.