



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

22-10-2013

Après-midi

Dinsdag

22-10-2013

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'absence d'octroi d'une compensation pour retard de train en cas de grèves annoncées au préalable" (n° 19357)

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

Questions jointes de 2

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nombre record de conducteurs condamnés pour avoir roulé sans permis" (n° 19392)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nombre croissant de condamnations de conducteurs roulant sans permis et les banques de données des permis de conduire et des infractions de roulage" (n° 20233)

- 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 "le nombre record de conducteurs sans permis" (n° 20397)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des automobilistes qui continuent de circuler alors qu'ils ont fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire" (n° 20382)

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

Question de M. Josy Arens à la vice-première 4

INHOUD

Vraag van de heer Steven Vandeput 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 niet toekennen van compensatie voor treinvertragingen bij vooraf aangekondigde stakingen" (nr. 19357)

Sprekers: **Steven Vandeput, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van 2

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het recordaantal bestuurders dat zonder rijbewijs werd beboet" (nr. 19392)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toenemend aantal veroordelingen van bestuurders zonder rijbewijs en de databank met rijbewijzen respectievelijk verkeersovertredingen" (nr. 20233)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het recordaantal bestuurders zonder rijbewijs" (nr. 20397)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle van het rijden spijs verval" (nr. 20382)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Valérie De Bue, Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Josy Arens aan de vice- 4

ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la sécurité aéroportuaire" (n° 19420)

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

eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de veiligheid in de luchthavens" (nr. 19420)

Spreekers: **Josy Arens, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	5	Samengevoegde vragen van	5
- M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les instructions en matière de sélection des pistes et l'application de nouvelles normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19480)	5	- de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onderrichtingen inzake het gebruik van de banen en de toepassing van nieuwe windnormen op Brussels Airport" (nr. 19480)	5
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'adaptation des normes de vent à l'aéroport de Zaventem" (n° 19665)	5	- 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 aanpassing van de windnormen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 19665)	5
- Mme Sonja Becq 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 normes de vent et l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 19711)	5	- mevrouw Sonja Becq 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 windnormen en het baangebruik van Brussels Airport" (nr. 19711)	5
- 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 nouvelles instructions relatives à l'utilisation de la piste 02" (n° 19760)	5	- 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 nieuwe instructies bij het gebruik van baan 02" (nr. 19760)	5
- M. Georges Dallemagne 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 répartition des décollages et atterrissages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19942)	6	- de heer Georges Dallemagne 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 spreiding van de vluchten bij het opstijgen en landen op Brussels Airport" (nr. 19942)	6
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les normes de vent à l'aéroport de Zaventem" (n° 20398)	6	- 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 windnormen op Brussels Airport" (nr. 20398)	6
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,	6	- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd	6

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 route 07R en ligne droite jusque FL 100" (n° 20402)

- M. Carl Devlies 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 dispersion et la sécurité du trafic aérien" (n° 20413)

- Mme Lieve Wierinck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la modification des normes de vent à Bruxelles-National" (n° 20422)

- 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 modifications dans l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 20431)

Orateurs: **Damien Thiéry, Bert Wollants, Sonja Becq, Georges Dallemagne, Valérie De Bue, Carl Devlies, Lieve Wierinck, Tanguy Veys, Karine Lalieux, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis à étapes pour les automobilistes" (n° 19594)

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

Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le grand nombre d'accidents impliquant des cyclistes" (n° 19601)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,

aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de route 07R rechtdoor tot FL 100" (nr. 20402)

- de heer Carl Devlies 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 spreiding en de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Lieve Wierinck 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 gewijzigde windnormen op Brussel-Nationaal" (nr. 20422)

- 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 wijziging van het vliegtuigbanengebruik op Brussels Airport" (nr. 20431)

Sprekers: **Damien Thiéry, Bert Wollants, Sonja Becq, Georges Dallemagne, Valérie De Bue, Carl Devlies, Lieve Wierinck, Tanguy Veys, Karine Lalieux, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Katrin Jadin 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 rijbewijs in stappen voor autobestuurders" (nr. 19594)

Sprekers: **Katrin Jadin, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het groot aantal ongevallen met fietsers" (nr. 19601)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en

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'inquiétante évolution du nombre de cyclistes victimes d'un accident" (n° 20379)

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

Question de M. 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'analyse du trafic en route par Pisacane Information Services GmbH" (n° 19606)

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

Question de Mme Katrin Jadin à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la conduite de tracteurs et l'obligation de sélection médicale pour les ouvriers communaux" (n° 19652)

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

Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exploitation des centres de contrôle technique et des centres d'examens" (n° 19769)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les projets de reprise de Touring" (n° 20044)

- Mme Jacqueline Galant 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 questions que pose la reprise envisagée par Touring de 25 à 30 % du marché des centres de contrôle technique" (n° 20294)

Mobilité, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onrustwekkende evolutie van het aantal fietsslachtoffers" (nr. 20379)

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

Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobilité, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de studie van het en-routeverkeer door Pisacane Information Services GmbH" (nr. 19606)

Sprekers: **Bert Wollants**, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobilité en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het besturen van tractoren en de verplichte medische selectie voor gemeentearbeiders" (nr. 19652)

Sprekers: **Katrin Jadin**, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobilité en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobilité, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitbating van autokeurings- en examencentra" (nr. 19769)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobilité, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de overnameplannen van Touring" (nr. 20044)

- mevrouw Jacqueline Galant aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobilité, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de door Touring geplande overname van autokeuringscentra in ons land, en de vragen die deze controle over 25 tot 30 procent van de markt

		doet rijzen" (nr. 20294)	
- Mme Isabelle Emmery au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la volonté de Touring de s'implanter dans le secteur du contrôle technique" (n° 20394)	22	- mevrouw Isabelle Emmery aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de plannen van Touring om voet aan de grond te krijgen in de autokeuringsbranche" (nr. 20394)	22
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Karin Temmerman , présidente du groupe sp.a, Jacqueline Galant, Isabelle Emmery, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Karin Temmerman , voorzitter van de sp.a-fractie, Jacqueline Galant, Isabelle Emmery, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	24	Samengevoegde vragen van	24
- Mme Valérie Warzée-Caverenne à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la formation obligatoire pour les chauffeurs" (n° 19615)	24	- mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de verplichte opleiding voor bestuurders" (nr. 19615)	24
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd" (n° 20373)	24	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs" (nr. 20373)	24
<i>Orateurs:</i> Valérie Warzée-Caverenne, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Valérie Warzée-Caverenne, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	25	Samengevoegde vragen van	25
- 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 "le nouveau code de la route" (n° 19753)	25	- 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 nieuwe wegcode" (nr. 19753)	25
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du code de la route" (n° 20232)	25	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 20232)	25
<i>Orateurs:</i> Bert Wollants, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Bert Wollants, Sabien Lahaye-Battheu, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	

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

du

MARDI 22 OCTOBRE 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 OKTOBER 2013

Namiddag

La discussion des questions est ouverte à 14 h 41 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

La **présidente**: Les questions n^{os} 19347 de Mme Lahaye-Battheu et 19388 de M. Van den Bergh sont converties en questions écrites.

01 Question de M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'absence d'octroi d'une compensation pour retard de train en cas de grèves annoncées au préalable" (n° 19357)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): La SNCB considère les grèves annoncées au moins huit jours à l'avance comme un cas de force majeure et c'est pourquoi elle se refuse à attribuer des compensations à ses abonnés. La SNCB invoque également la force majeure lorsque les conditions climatiques sont extrêmes et lorsque des accidents ferroviaires se produisent. Le SPF Mobilité et Transports considère que la SNCB enfreint ainsi le règlement européen relatif aux droits des voyageurs et que les voyages prévus doivent être remboursés aux titulaires d'un abonnement, par exemple en prolongeant la durée de celui-ci. La Cour de justice de l'Union européenne a confirmé cette position dans un arrêt du 26 septembre 2013.

Le SPF Mobilité et Transports a-t-il déjà pris des initiatives pour sanctionner le non-respect du

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Vragen nr. 19347 van mevrouw Lahaye-Battheu en nr. 19388 van de heer Van den Bergh worden omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Steven Vandeput 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 niet toekennen van compensatie voor treinvertragingen bij vooraf aangekondigde stakingen" (nr. 19357)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): De NMBS beschouwt stakingen die minstens acht dagen op voorhand werden aangekondigd, als een vorm van overmacht, waardoor ze geen compensaties moet betalen aan abonnementshouders. Ook voor extreme weersomstandigheden en treinongevallen roept de NMBS overmacht in. Volgens de FOD Mobiliteit schendt de NMBS hiermee een Europese verordening over de treinreizigersrechten en hebben abonnementshouders wel recht op de terugbetaling van hun reis voor die dag, bijvoorbeeld via de verlenging van het abonnement. In een arrest van 26 september 2013 heeft ook het Europees Hof dit bevestigd.

Heeft de FOD Mobiliteit reeds actie ondernomen wegens de niet-naleving van die Europese

règlement européen par la SNCB? Le SPF a-t-il demandé à la SNCB de revoir sa politique de remboursement?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La prolongation de la durée de validité de l'abonnement est prévue à l'article 16 du Règlement européen 1371/2007. Selon l'instance chargée du contrôle du respect des règles, les titulaires d'un abonnement peuvent, en cas de retard important ou de suppression d'un train, opter pour le remboursement du titre de transport, quelles que soient les circonstances. La SNCB estime qu'il est techniquement difficile de prolonger les abonnements pour chacun. Des contacts réguliers ont lieu entre le SPF Mobilité et la SNCB pour trouver des solutions pratiques.

La Cour de justice de l'Union européenne a estimé que des motifs d'exclusion, comme la force majeure, ne s'appliquent pas au système de compensation tel qu'il figure à l'article 17 du règlement. L'organisation faîtière européenne a entre temps adapté ses conditions générales de transport. L'instance chargée du contrôle veille à ce que la SNCB fasse de même.

Aucune action n'a encore été menée contre la SNCB parce que, d'une manière générale, les droits des voyageurs sont correctement respectés et qu'une solution constructive est toujours cherchée.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): J'en conclus que le SPF se conformera à l'arrêt. La difficulté technique à laquelle se heurte la prolongation de l'abonnement ne constitue pas une cause d'excuse pour la SNCB. Je demande instamment au ministre, en sa qualité d'instance de contrôle à la SNCB, d'indemniser toutes les personnes qui y ont droit.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 19362 de M. Schiltz est reportée.

02 Questions jointes de

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nombre record de conducteurs condamnés pour avoir roulé sans permis" (n° 19392)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier

verordening door de NMBS? Heeft de FOD Mobiliteit de NMBS gevraagd haar vergoedingsregeling te wijzigen?

01.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Een verlenging van het abonnement bij stakingen is opgenomen in artikel 16 van de Europese verordening 1371/2007. Volgens de handhavinginstantie hebben abonnementshouders het recht om bij een langdurige vertraging of uitval van de trein te kiezen voor een terugbetaling van het vervoersbewijs, ongeacht de omstandigheden. De NMBS acht het technisch moeilijk om de abonnements voor iedereen te verlengen. Er is geregeld contact tussen de FOD Mobiliteit en de NMBS om hiervoor praktische oplossingen uit te werken.

Het Europees Hof van Justitie heeft geoordeeld dat de uitsluitinggronden zoals overmacht niet van toepassing zijn op het compensatiesysteem zoals opgenomen in artikel 17 van de verordening. De Europese koepelorganisatie heeft intussen haar algemene vervoersvoorwaarden aangepast. De handhavinginstantie ziet erop toe dat ook de NMBS dat doet.

Er werd nog geen actie ondernomen tegen de NMBS omdat de reizigersrechten in het algemeen goed worden gerespecteerd en er nog steeds naar een constructieve oplossing wordt gezocht.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Ik leid hieruit af dat de FOD het arrest volgt. Dat het technisch moeilijk is om alle abonnements te verlengen, is geen verschoningsgrond van de NMBS. Ik dring er bij de minister op aan om als hoofd van de handhavinginstantie bij de NMBS alle mensen te vergoeden die daarop aanspraak maken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19362 van de heer Schiltz wordt uitgesteld.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het recordaantal bestuurders dat zonder rijbewijs werd beboet" (nr. 19392)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en

ministre, sur "le nombre croissant de condamnations de conducteurs roulant sans permis et les banques de données des permis de conduire et des infractions de roulage" (n° 20233)
 - 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 "le nombre record de conducteurs sans permis" (n° 20397)
 - M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des automobilistes qui continuent de circuler alors qu'ils ont fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire" (n° 20382)

staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toenemend aantal veroordelingen van bestuurders zonder rijbewijs en de databank met rijbewijzen respectievelijk verkeersovertredingen" (nr. 20233)
 - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het recordaantal bestuurders zonder rijbewijs" (nr. 20397)
 - de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle van het rijden spijs verval" (nr. 20382)

La **présidente**: M. Logghe est excusé.

De **voorzitter**: De heer Logghe is verontschuldigd.

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En 2012, 9 159 conducteurs ont été condamnés pour conduite sans permis de conduire, soit une hausse de 5 % par rapport à l'année précédente. De plus, 1 642 contrevenants circulaient munis d'un permis de conduire non valable.

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In 2012 werden 9.159 bestuurders veroordeeld voor het rijden zonder rijbewijs, een stijging met 5 procent ten aanzien van 2011. Daarnaast waren er 1.642 overtreeders met een ongeldig exemplaar van hun rijbewijs.

Le VAB préconise d'accroître le risque d'être verbalisé et de créer une banque de données centrale Permis de conduire. Une banque de données des infractions routières a été mise en place l'année dernière et le croisement des éléments de ces deux banques de données pourrait fournir des informations utiles aux tribunaux de police.

De VAB pleit voor een grotere pakkans én voor een centrale databank Rijbewijzen. Vorig jaar is er een databank voor verkeersovertredingen opgericht, het Verkeersstrafregister. Het linken van beide databanken zou zeer interessant kunnen zijn voor politierechtbanken.

Dans quelle mesure les deux banques de données sont-elles déjà opérationnelles? Quand seront-elles reliées entre elles?

In welke mate zijn beide databanken vandaag al operationeel? Wanneer worden ze aan elkaar gekoppeld?

02.02 Valérie De Bue (MR): Quels contrôles pouvez-vous instaurer? Ne faut-il pas prendre aussi des mesures à propos de la conduite des voitures "sans permis"?

02.02 Valérie De Bue (MR): Welke controles kan u invoeren? Moet het rijden zonder rijbewijs ook niet aangepakt worden?

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le nombre de conducteurs sans permis n'avait encore jamais été aussi élevé. Il est dès lors plus que jamais nécessaire de disposer d'une base de données des permis de conduire. En octobre 2012, le secrétaire d'État a déclaré que cette base de données était prête mais que son utilisation dépendait de la base de données de la Justice qui devait être modifiée avant de pouvoir relier les deux.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er reden op onze wegen nog nooit zoveel mensen zonder rijbewijs. De nood aan een databank Rijbewijzen is bijgevolg hoog. In oktober 2012 verklaarde de staatssecretaris dat de databank op zich wel al klaar was, maar dat het gebruik ervan afhing van de databank van Justitie, die nog een aantal aanpassingen moest ondergaan vooraleer beide databanken aan elkaar kunnen worden gekoppeld.

L'échange d'informations avec la Justice est-il depuis lors opérationnel?

02.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'augmentation du nombre de comparutions de conducteurs devant le juge de police est due à la politique de contrôle menée par la police. Depuis quelques années, le permis de conduire est en effet systématiquement demandé lors des contrôles. À la suite de l'adoption, le 12 juin 2013, de la loi qualifiant de récidive le fait de rouler sans permis et de rouler en dépit d'une déchéance du droit de conduire, les conducteurs sans permis de conduire peuvent être sanctionnés plus sévèrement.

Le permis de conduire des conducteurs étrangers est également vérifié. Le contrôle est tout d'abord réalisé visuellement étant donné que la police belge ne peut pas consulter directement une base de données. En cas de doute, la police prend contact avec le pays qui a émis le document ou le permis de conduire est transmis à un Office central pour la répression des faux.

(*En français*) Les données relatives à la déchéance du permis de conduire seront transmises automatiquement: les contrôles en seront plus efficaces. Via l'application MaCH, les tribunaux de police pourront prendre en considération toutes les condamnations antérieures d'un contrevenant et la Justice pourra réclamer les perceptions immédiates.

Une condamnation par le juge à une déchéance du droit de conduire vise tout véhicule motorisé, y compris les véhicules sans permis qui relèvent de la catégorie des cyclomoteurs à quatre roues.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est déplorable qu'une banque de données annoncée depuis plusieurs années se fasse toujours attendre.

L'incident est clos.

03 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la sécurité aéroportuaire" (n° 19420)

03.01 Josy Arens (cdH): La société Tactical5 a réalisé un test de sécurité dans un aéroport belge, réussissant à faire passer des explosifs et des armes dans des bagages de cabine.

Avez-vous pris connaissance de cette expérience? A-t-elle été commandée par l'aéroport? Comment

Is er ondertussen al informatie-uitwisseling met Justitie mogelijk?

02.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Dat er meer bestuurders voor de politierechter moeten verschijnen is een gevolg van het controlebeleid van de politie. Sinds een aantal jaren wordt bij een controle immers altijd naar het rijbewijs gevraagd. Door de goedkeuring op 12 juni 2013 van de wet die rijden zonder rijbewijs en rijden spijts verval als recidive kenmerkt, kunnen bestuurders zonder rijbewijs strenger worden aangepakt.

Ook van buitenlandse bestuurders wordt het rijbewijs gecontroleerd. De controle gebeurt in eerste instantie enkel visueel, aangezien onze politie hiervoor niet rechtstreeks een databank kan consulteren. Bij twijfel wordt contact opgenomen met het land van uitgifte of wordt het rijbewijs bezorgd aan een centrale dienst voor de bestrijding van valsheden.

(*Frans*) De gegevens in verband met een rijverbod zullen automatisch worden overgezonden, waardoor de controles doelgerichter zullen kunnen verlopen. Door gebruik te maken van de MaCH-toepassing zullen de politierechtbanken rekening kunnen houden met alle vroegere veroordelingen van een overtreder en zal Justitie de onmiddellijke inningen kunnen vorderen.

Een veroordeling door de rechter tot het verval van het recht tot sturen heeft betrekking op elk motorvoertuig, ook op voertuigen waarvoor geen rijbewijs nodig is en die tot de categorie vierwielige bromfietsen behoren.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is bedroevend dat het nog steeds wachten is op een databank die al jaren wordt aangekondigd.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de veiligheid in de luchthavens" (nr. 19420)

03.01 Josy Arens (cdH): Het bedrijf Tactical5 voerde in een Belgische luchthaven een veiligheidstest uit en slaagde erin handbagage met explosieven en wapens door de controle te loodsen.

Bent u op de hoogte van die test? Werd die door de luchthaven besteld? Hoe verklaart u die resultaten?

expliquez-vous ses résultats? L'aéroport va-t-il réparer les failles dans la sécurité? Les effectifs policiers dans les aéroports sont-ils suffisants?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Ni moi ni la DGTA n'avons été prévenus de cette expérience. Les tests de cette nature doivent être réalisés dans un cadre établi par la DGTA et menés avec la plus grande prudence. Une enquête est en cours sur les conditions dans lesquelles le test a eu lieu. Nous verrons alors si les règles ont été violées et s'il existe des failles dans le dispositif de sécurité. L'aéroport devrait alors soumettre un plan d'actions correctrices à la DGTA. Celle-ci renforcera ses inspections de contrôle dans l'aéroport.

La police fédérale aéronautique effectue le contrôle aux frontières des documents de voyage et intervient en cas de problème avec des passagers. La lutte antiterroriste passe par les fouilles réalisées par la sécurité de l'aéroport.

03.03 Josy Arens (cdH): Il est impensable qu'on puisse se rendre dans l'avion avec un bagage à main non scanné. J'espère que la lumière sera faite sur cette affaire.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les instructions en matière de sélection des pistes et l'application de nouvelles normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19480)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'adaptation des normes de vent à l'aéroport de Zaventem" (n° 19665)
- Mme Sonja Becq 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 normes de vent et l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 19711)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,

Zal de luchthaven de hiaten in de veiligheid verhelpen? Is er voldoende politiepersoneel aanwezig in de luchthavens?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Noch ikzelf, noch het DGLV werden op de hoogte gebracht van die test. Dergelijke testen moeten in door het DGLV vastgelegde omstandigheden en met de grootst mogelijke voorzichtigheid uitgevoerd worden. Er is een onderzoek gestart naar de omstandigheden waarin de test plaatsvond. We zullen zien of de regels met voeten werden getreden en of er sprake is van hiaten in de veiligheid. De luchthaven zou in voorkomend geval een correctieplan aan het DGLV moeten voorleggen. Het DGLV zal het toezicht op de controle in de betrokken luchthaven verscherpen.

De federale Luchtvaartpolitie (LPA) controleert de reisdocumenten aan de grens en treedt op in geval van problemen met passagiers. De veiligheidscontrole op de luchthaven is noodzakelijk in het kader van de terreurbestrijding.

03.03 Josy Arens (cdH): Het is onvoorstelbaar dat iemand aan boord van een vliegtuig geraakt zonder dat zijn handbagage door de scanner is gegaan. Ik hoop dat deze zaak tot klaarheid zal worden gebracht.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onderrichtingen inzake het gebruik van de banen en de toepassing van nieuwe windnormen op Brussels Airport" (nr. 19480)
- 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 aanpassing van de windnormen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 19665)
- mevrouw Sonja Becq 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 windnormen en het baangebruik van Brussels Airport" (nr. 19711)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris

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 instructions relatives à l'utilisation de la piste 02" (n° 19760)

- M. Georges Dallemagne 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 répartition des décollages et atterrissages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19942)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les normes de vent à l'aéroport de Zaventem" (n° 20398)

- 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 route 07R en ligne droite jusque FL 100" (n° 20402)

- M. Carl Devlies 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 dispersion et la sécurité du trafic aérien" (n° 20413)

- Mme Lieve Wierinck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la modification des normes de vent à Bruxelles-National" (n° 20422)

- 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 modifications dans l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 20431)

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 instructies bij het gebruik van baan 02" (nr. 19760)

- de heer Georges Dallemagne 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 spreiding van de vluchten bij het opstijgen en landen op Brussels Airport" (nr. 19942)

- 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 windnormen op Brussels Airport" (nr. 20398)

- 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 route 07R rechtdoor tot FL 100" (nr. 20402)

- de heer Carl Devlies 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 spreiding en de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Lieve Wierinck 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 gewijzigde windnormen op Brussel-Nationaal" (nr. 20422)

- 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 wijziging van het vliegtuigbanengebruik op Brussels Airport" (nr. 20431)

04.01 Damien Thiéry (FDF): L'utilisation intensive de la piste 02 pour les atterrissages en juillet a rappelé l'urgence et l'importance des normes de vent. Une polémique a vu le jour récemment après votre décision de relever ces normes à 7 nœuds par vent constant et 12 nœuds par rafale. Or les pilotes estiment que trop de vent arrière entraîne un

04.01 Damien Thiéry (FDF): Het intensieve gebruik van baan 02 als landingsbaan in juli toont aan hoe belangrijk en dringend noodzakelijk een aanpassing van de windnormen is. Uw beslissing om die normen op te trekken tot 7 knopen bij constante windsnelheid en tot 12 knopen bij rukwinden heeft onlangs aanleiding gegeven tot een

risque à l'atterrissage et les règles internationales limitent les normes de vent à 5 nœuds.

polemiek. Volgens de piloten houdt een te sterke rugwind risico's in bij de landing, en overeenkomstig de internationale regelgeving mogen de windnormen niet hoger liggen dan 5 knopen.

Selon les riverains, la piste 02/20 est utilisée abusivement et il n'existe aucune norme internationale de vent arrière, ce qui contredit l'argumentation des pilotes. Vous avez répondu que les nouvelles normes sont déjà d'application dans nombre d'aéroports internationaux.

Volgens de omwonenden wordt baan 02/20 oneigenlijk gebruikt en bestaat er geen enkele internationale norm voor rugwind, wat in tegenspraak is met de argumentatie van de piloten. U hebt geantwoord dat de nieuwe normen al op heel wat internationale luchthavens worden toegepast.

Quelles seront les implications des nouvelles normes en matière d'utilisation des pistes? Quelles sont les recommandations internationales en la matière?

Wat zal de impact zijn van de nieuwe normen op het gebruik van de start- en landingsbanen? Wat zijn de internationale aanbevelingen in dit verband?

04.02 Bert Wollants (N-VA): Dans l'accord de 2010, les normes de vent ont été harmonisées sur la base de l'étude d'Airsight. Or le secrétaire d'État modifie à nouveau ces normes et les relève à 12 nœuds de vent arrière, une décision considérée comme irresponsable par la quasi-totalité des intéressés, à savoir les contrôleurs aériens, les pilotes, les riverains et les syndicats. Cette décision est-elle conforme à l'accord aéroportuaire?

04.02 Bert Wollants (N-VA): De windnormen werden in het akkoord van 2010 gelijkgeschakeld op basis van de Airsightstudie. Maar vandaag morrelt de staatssecretaris opnieuw aan de normen en trekt ze op tot 12 knopen rugwind. Zowat iedereen – luchtverkeersleiders, piloten, omwonenden en vakbonden – vinden dat onverantwoord. In welke mate past deze beslissing in het luchthavenakkoord?

Par ailleurs, de nouvelles instructions ont été édictées pour la piste 01, où le raccourci n'est plus autorisé, et une nouvelle description a été élaborée pour la zone IMP1. Ces modifications entraîneront semble-t-il une perte de capacité et des retards. Sur quels éléments le secrétaire d'État fonde-t-il ces instructions? Belgocontrol les approuve-t-il? Sont-elles conformes aux prescriptions des publications d'information aéronautique?

Daarnaast kwamen er ook nieuwe instructies voor baan 01, waar een shortcut niet langer is toegestaan, en komt er een nieuwe omschrijving van de zone IMP 1. Dat zal naar verluidt leiden tot capaciteitsverlies en vertragingen. Waarop baseert de staatssecretaris deze instructies? Gaat Belgocontrol ermee akkoord? Is dit in overeenstemming met de Aeronautical Information Publication?

La route 07R pose également des problèmes. Des simulations auraient montré que grimper jusqu'à FL 100 entraînerait des retards importants et réduirait même jusqu'à 75 % la capacité de l'aéroport à certains moments. Le secrétaire d'État peut-il apporter des précisions à ce sujet? Que pense-t-il des critiques des contrôleurs aériens? Comment exactement a-t-il été procédé aux simulations? Ne s'agit-il que d'un exercice restreint ou d'un *safety assessment* complet? La route envisagée pourrait-elle donner satisfaction? Dans quelle mesure s'inscrit-elle dans l'accord de gouvernement?

Ook met de route 07R zijn er problemen. Uit simulaties zou blijken dat het opstijgen tot FL 100 voor zware vertragingen zorgt en de capaciteit van de luchthaven op bepaalde momenten zelfs met 75 procent reduceert. Kan de staatssecretaris hierover meer uitleg geven? Hoe staat hij tegenover de kritiek van de luchtverkeersleiders? Hoe worden die simulaties precies uitgevoerd? Gaat het slechts om een beperkte oefening of een volledige *safety assessment*? Blijkt de uitgetekende route haalbaar? Hoe past dit in het luchthavenakkoord?

Ces modifications seront-elles également soumises aux gouvernements des régions? Il semble en effet que le secrétaire d'État soit en train de démonter l'accord aéroportuaire pièce par pièce au bénéfice des électeurs de Mme Milquet.

Worden deze wijzigingen ook aan de gewestregeringen voorgelegd? Het lijkt er immers op dat de staatssecretaris het luchthavenakkoord steen voor steen aan het afbreken is ten voordele van de kiezers van mevrouw Milquet.

04.03 Sonja Becq (CD&V): Dans le cadre de

04.03 Sonja Becq (CD&V): Naar aanleiding van

l'accord aéroportuaire, il a été convenu que le gouvernement prendrait plusieurs décisions. En juillet 2013, le secrétaire d'État a annoncé une adaptation des normes de vent, qui s'est heurtée à de vives critiques de la part des pilotes et des contrôleurs aériens.

En exécution de l'accord aéroportuaire, plusieurs mesures ont aujourd'hui été prises. La décision relative à la piste 20 pourrait entraîner une concentration des vols sur la périphérie nord, alors que la dispersion des vols était précisément l'une des prémisses. Les nuisances doivent être réparties sans favoriser une Région en particulier.

Le secrétaire d'État peut-il expliquer l'adaptation des normes de vent? Y aura-t-il à nouveau une concentration plus importante, qui entraînera une augmentation du nombre de vols au-dessus de la périphérie nord?

04.04 Georges Dallemagne (cdH): Nous devons cesser de nous disputer par-dessus la frontière linguistique et tenter de gérer sereinement les survols. L'accord mis en œuvre est l'œuvre de M. Schouppe, qui n'entendait certainement pas privilégier des francophones. Cet accord inclut des questions de sécurité, de capacité, de routes aériennes et de nuisances sonores. Nous devons pouvoir débattre des désagréments endurés par les riverains.

Aujourd'hui, plus de 80 % des décollages, plus bruyants, se font en direction de Bruxelles. Je veux bien échanger les quatre routes du Noordrand et leurs nuisances contre la seule de l'Oostrand. Avant 2003, l'est de Bruxelles n'était pas survolé de manière massive et il n'y avait aucune raison de modifier les normes de vent et d'utilisation des pistes. Pour la clarté des débats, je demande au secrétaire d'État de nous redonner les chiffres des décollages et atterrissages autour et au-dessus de Bruxelles.

04.05 Valérie De Bue (MR): Les résultats de l'étude sur les normes de vent vous ont conduit à mettre en vigueur l'accord qui régleme l'usage des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National. Les contrôleurs aériens se plaignent d'une remise en cause de la sécurité. L'accord est conditionné à la création d'une autorité de contrôle indépendante avec un pouvoir de sanction. Nous aimerions y voir clair dans ce dossier et rassurer les riverains.

het luchthavenakkoord werd afgesproken dat de regering een aantal beslissingen zou nemen. In juli 2013 kondigde de staatssecretaris aan dat de windnormen zouden worden aangepast, wat op veel kritiek stuitte van piloten en luchtverkeersleiders.

In uitvoering van het luchthavenakkoord is nu een aantal maatregelen genomen. De beslissing in verband met baan 20 zou voor een concentratie over de Noordrand kunnen zorgen, terwijl spreiding net een van de premissen is. De hinder moet gespreid worden zonder een bepaalde regio te bevoordelen.

Kan de staatssecretaris de aanpassing van de windnormen toelichten? Komt er opnieuw een grotere concentratie, waardoor er weer meer over de Noordrand zal worden gevlogen?

04.04 Georges Dallemagne (cdH): We moeten het gekrakeel over de taalgrens heen een halt toeroepen en proberen om het dossier van de vluchten in de buurt van de luchthaven sereen aan te pakken. Het akkoord dat wordt uitgevoerd, is van de hand van de heer Schouppe, die er niet van verdacht kan worden de Franstaligen een voorkeursbehandeling te hebben willen geven. Het akkoord heeft betrekking op de veiligheid, de capaciteit, de vliegroutes en de geluidshinder. We moeten het hier hebben over de hinder die de omwonenden ervaren.

Vandaag vliegt 80 procent van de opstijgende vliegtuigen, die de grootste geluidshinder teweegbrengen, richting Brussel. Ik zou maar al te graag de vier vliegroutes in de Noordrand ruilen voor de ene in de Oostrand. Vóór 2003 werd het oosten van Brussel niet zo intensief overvlogen. Er was geen enkele reden om de windnormen en het banengebruik te wijzigen. Met het oog op een ordentelijke bespreking vraag ik de staatssecretaris ons nogmaals de cijfers te bezorgen met betrekking tot het aantal vliegtuigen dat opstijgt en landt boven het Brusselse grondgebied en in de omgeving van Brussel.

04.05 Valérie De Bue (MR): U heeft de overeenkomst, die het gebruik van de start- en landingsbanen op de luchthaven te Zaventem regelt, op grond van de resultaten van de studie over de windnormen geïmplementeerd. De luchtverkeersleiders klagen dat een en ander de veiligheid in het gedrang brengt. De overeenkomst is gekoppeld aan de oprichting van een onafhankelijke controle-instantie die sancties kan opleggen. We wensen duidelijkheid zodat we de

omwonenden zouden kunnen geruiststellen.

04.06 Carl Devlies (CD&V): Le prédécesseur du secrétaire d'État avait réussi à conclure un accord équilibré sur la question des nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Zaventem par le biais des décisions prises par les Conseils des ministres des 19 décembre 2008 et 26 février 2010. Il était en outre prévu que le gouvernement actuel exécute cet accord dans son intégralité.

04.06 Carl Devlies (CD&V): Inzake de geluidshinderproblematiek rond de luchthaven van Zaventem heeft de voorganger van de staatssecretaris een evenwichtig akkoord kunnen sluiten via de besluiten van de ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010. De huidige regering zou dit akkoord ook integraal uitvoeren.

Quels aspects de cet accord ne sont pas encore réalisés? Où en est la mise en œuvre de la procédure de décollage 07, également appelée "tout droit vers Louvain"? Quelles ont été les conclusions de l'audit européen réalisé début 2013 par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne? Quelle est l'incidence des nouvelles normes de vent sur la capacité requise de contrôleurs de trafic aérien? L'aéroport devra-t-il toujours faire face à des modifications de configuration fréquentes entraînant des délais d'attente? La règle des 5 nœuds de vent arrière est-elle la seule à laquelle il doit être satisfait ou d'autres considérations entrent-elles aussi en jeu pour fixer des procédures sûres en termes de choix de piste et de normes de vent?

Welke punten werden nog niet gerealiseerd? Wat is de huidige stand van zaken van de implementatie van de opstijgprocedure 07, ook Leuven recht door genoemd? Wat waren de bevindingen van een Europese audit van begin 2013, uitgevoerd door het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart? Wat is de impact van de nieuwe windnormen op de vereiste capaciteit aan luchtverkeersleiders? Zal de luchthaven nog steeds worden geconfronteerd met regelmatige configuratiewijzigingen, met wachttijden tot gevolg? Is de regel van 5 knopen rugwind de enige regel waaraan moet worden voldaan of gelden er nog andere overwegingen voor veilige procedures qua baankeuze en windnormen?

04.07 Lieve Wierinck (Open Vld): De nouvelles normes de vent sont entrées en application à l'aéroport de Bruxelles-National depuis le 19 septembre dernier.

04.07 Lieve Wierinck (Open Vld): Sinds 19 september 2013 zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal nieuwe windnormen van kracht.

Sur la base de quels critères ont-elles été arrêtées? Pourquoi la norme a-t-elle été portée de 5 à 7 nœuds de vent arrière sur la piste 25R? La route Zulu sera également déplacée de la périphérie nord de Bruxelles vers la route du Canal. Comment se présente la situation? Comment a évolué l'utilisation des pistes de décollage 25R et 02 depuis l'instauration des nouvelles normes de vent? Ces modifications sont-elles conformes à l'accord aéroportuaire de 2010?

Hoe zijn die tot stand gekomen? Waarom werd de windnorm op baan 25R opgetrokken van 5 naar 7 knopen rugwind? De Zuluroute zou ook worden verlegd van de Noordrand naar de Kanaalroute. Hoe staat het daarmee? Hoe is het gebruik van opstijgbanen 25R en 02 geëvolueerd sinds de nieuwe windnormen? Is deze aanpassing conform het luchthavenakkoord van 2010?

04.08 Tanguy Veys (VB): Les critiques formulées par les riverains, la Belgian Cockpit Association et les contrôleurs aériens ne sont pas infondées. Les normes appliquées entraîneront une moindre utilisation de certaines pistes. Cette conséquence sera peut-être bénéfique sur le plan électoral, mais il convient de ne pas perdre de vue les impératifs de sécurité. De plus, ces constructions plus complexes feront baisser la capacité de Brussels Airport et risquent d'entraîner un vide juridique en matière de responsabilités.

04.08 Tanguy Veys (VB): De kritiek van de buurtbewoners, de Belgian Cockpit Association en de verkeersleiders op de nieuwe windnormen snijdt wel degelijk hout. De gehanteerde normen zullen ertoe leiden dat bepaalde start- en landingsbanen minder zullen worden gebruikt. Zo kan men misschien wel electoraal scoren, maar het belangt ook de veiligheid aan. Tevens zal door die extra ingewikkelde constructies de capaciteit van Brussels Airport dalen en kan er een juridisch vacuüm worden gecreëerd inzake aansprakelijkheid.

L'utilisation des pistes parallèles 25R et 25L garantirait une capacité maximum mais le plan

Het gebruik van de parallelbanen 25R en 25L zou een maximale capaciteit garanderen, maar in het

actuel y déroge, très certainement au détriment de Brussels Airport.

Dans quelle mesure tient-on compte de ce que les aiguilleurs du ciel conservent la possibilité de déroger à l'utilisation prévue des pistes? Est-il également tenu compte de la méthode de travail et de la route d'approche?

Comment le secrétaire d'État justifie-t-il ces modifications?

04.09 Karine Lalieux (PS): Avant tout, il faut que toutes les conditions de sécurité soient remplies. Or selon les contrôleurs, les normes actuelles augmentent les risques d'accident. Qu'en est-il?

Il y a aussi les nuisances, qu'il faut répartir équitablement. J'habite Laeken, le long du canal. Aujourd'hui, les habitants de ces quartiers ont l'impression de se trouver sur un axe privilégié de décollage, surtout le week-end. Les normes de vent obligent-elles les avions à voler à basse altitude ou à virer plus tôt?

Il faut responsabiliser les compagnies aériennes. Les gros porteurs doivent faire moins de bruit. Les règles en la matière sont-elles respectées? Sont-elles accompagnées d'astreintes?

04.10 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): J'exécute un accord de mon prédécesseur Etienne Schouppe, qui ne voulait pas la victoire des uns sur les autres, mais l'accord le plus équilibré possible. Il est vrai qu'il y a des déplacements de nuisances. L'aéroport pourrait aussi augmenter son activité, mais cela augmenterait aussi les nuisances... Nous pouvons en débattre mais je ne prendrai aucun risque en matière de sécurité.

(En néerlandais) Je suis tout à fait ouvert à un débat sur les nuisances ou sur la capacité de l'aéroport. En revanche, je n'admets pas que certains fassent croire aux citoyens que je conclus des compromis au mépris de la sécurité.

(En français) Notre but est de privilégier l'utilisation de la piste 25, comme le prévoit l'accord, et ce pour des raisons de sécurité. La 25 est plus longue et mieux équipée. Les décollages via la 25 droite n'impliquent aussi aucun croisement en l'air ni aucun conflit dans les voies aériennes. L'utilisation des 25 droite et gauche en parallèle n'impliquent

huidige plan wordt daarvan afgeweken, zeer ten nadele van Brussels Airport.

In welke mate houdt men rekening met het feit dat de verkeersleiders de mogelijkheid moeten behouden om af te wijken van het gebruik van de geplande banen. Houdt men ook rekening met de werkmethode voor de aankomstroute?

Hoe kan de staatssecretaris dergelijke wijzigingen verantwoorden?

04.09 Karine Lalieux (PS): Het belangrijkste is dat er aan alle veiligheidsvoorwaarden wordt voldaan. Volgens de controleurs verhogen de huidige normen het risico op een ongeval. Wat is daar van aan?

Voorts is er de geluidsoverlast, die billijk moet worden gespreid. Ik woon in Laken, langs het kanaal. De bewoners van de Brusselse kanaalwijken hebben vandaag het gevoel dat ze zich onder een veelgebruikte opstijgroute bevinden, vooral in het weekend. Moeten de vliegtuigen wegens de nieuwe windnormen op lage hoogte vliegen of eerder afbuigen?

De luchtvaartmaatschappijen moeten op hun verantwoordelijkheden gewezen worden. De jumbojets moeten aan strengere geluidsnormen beantwoorden. Worden de regels ter zake nageleefd? Zijn er dwangsommen verbonden aan de niet-naleving ervan?

04.10 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Ik voer het akkoord uit van mijn voorganger Etienne Schouppe, die geen winnaars of verliezers wilde, maar een zo evenwichtig mogelijk akkoord nastreefde. Het klopt dat de overlast zich voor een deel heeft verplaatst. Als de luchthaven haar activiteit uitbreidt, zal ook de hinder toenemen... Daarover kan allemaal worden gedebatteerd. Weet echter wel dat ik nooit enig risico zal nemen wat veiligheid betreft.

(Nederlands) Over de hinder of over de capaciteit van de luchthaven wil ik best debatteren. Maar de mensen laten geloven dat ik compromissen sluit over de veiligheid, dat aanvaard ik niet!

(Frans) Om veiligheidsredenen beogen we het vliegverkeer zoveel mogelijk naar baan 25 te dirigeren, zoals afgesproken. Baan 25 is langer en beter uitgerust. Vliegtuigen die opstijgen op baan 25R, worden geleid naar niet-conflicterende vliegroutes die elkaar niet kruisen. Ook wanneer baan 25R en baan 25L terzelfder tijd in gebruik zijn,

pas non plus de croisement au sol.

J'ai aussi lu, dans la presse, que l'exécution des plans Schouppe de 2008 et 2010 allait augmenter la complexité des routes, le nombre de leurs croisements et les risques en matière de sécurité. Sottises! Avec les anciennes routes, il y avait douze croisements, aujourd'hui, il n'y en a plus un seul!

(En néerlandais) Ne donnons pas à ce dossier une connotation communautaire. La sécurité doit être garantie pour tous les citoyens, qu'ils soient flamands ou francophones.

(En français) Concernant les normes de vent, c'est le 12 janvier 2005 que la Direction générale Transport aérien (DGTA) a communiqué à Belgocontrol sa décision d'augmenter les composantes de vent arrière et traversier maximales pour l'utilisation préférentielle des pistes 05 et 25 à 7 nœuds. Cette instruction a été prise en accord avec les recommandations OACI du *Safety Case Study on Cross and Tailwind Criteria for Brussels National Airport* du 12 mai 2004.

(En néerlandais) Dire que la norme de vent a été portée à 12 nœuds est insensé! L'organisation des NU qui veille à la sécurité de l'aviation civile à l'échelle mondiale définit une norme de 7 nœuds lorsqu'il est satisfait à 7 conditions. Ces conditions sont réunies à Bruxelles et la norme est donc de 7 nœuds depuis 2005 et elle sera maintenue, également après l'instruction de la DGAC de juillet.

Il n'y a pas de vents dangereux à Bruxelles-National. À titre de comparaison, la norme est de 8 nœuds à Charleroi et à Paris et elle est même de 10 nœuds en Italie et en Espagne, tout comme à Schiphol.

Les pilotes qui ont jugé la norme de 7 nœuds problématique dans un communiqué de presse sont les mêmes que ceux qui, en 2003, ont adressé un courrier à la DGAC pour demander que la valeur de la composante de vent arrière soit portée à 8 nœuds, voire 10 nœuds sur la piste 25. En mai 2004, ils ont accepté la norme de 7 nœuds.

(En français) L'instruction de juillet 2013 ne conserve pas seulement la sécurité, elle l'augmente: la norme n'est pas de douze mais de sept nœuds en moyenne; le vent est mesuré à un anémomètre qui donne des mesures supérieures; et si une rafale de douze nœuds est observée pendant trois secondes, on change de piste.

moeten de taxiënde vliegtuigen elkaar niet kruisen.

Ik heb ook in de pers gelezen dat de tenuitvoerlegging van het plan-Schouppe van 2008 en van 2010 zou leiden tot complexere vliegroutes die elkaar vaker kruisen en tot verhoogde veiligheidsrisico's. Onzin! De oude vliegroutes kruisten elkaar twaalf keer, vandaag geen enkele keer!

(Nederlands) Men mag hier geen communautair dossier van maken. Veiligheid geldt voor iedereen, voor Vlamingen en voor Franstaligen.

(Frans) Wat de windnormen betreft, heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) op 12 januari 2005 Belgocontrol op de hoogte gebracht van zijn beslissing om de maximale rug- en zijwindcomponenten voor het preferentieel gebruik van de banen 05 en 25 op te trekken tot 7 knopen. Die richtlijn beantwoordt aan de ICAO-aanbevelingen uit de *Safety Case Study on Cross and Tailwind Criteria for Brussels National Airport* van 12 mei 2004.

(Nederlands) Dat de windnorm wordt opgetrokken tot 12 knopen is je reinste onzin! De VN-organisatie die wereldwijd de veiligheid van de burgerluchtvaart bewaakt, bepaalt een norm van 7 knopen wanneer aan zeven voorwaarden is voldaan. Die voorwaarden zijn er in Brussel en daarom ligt de windnorm sinds 2005 op 7 knopen en daar blijft die, ook na de instructie van het DGLV in juli.

In Brussel-Nationaal zijn geen onveilige windnormen van kracht. Ter vergelijking: in Charleroi en Parijs is de norm 8 knopen, in Italië en Spanje ligt de norm zelfs op 10 knopen, net als in Schiphol.

De piloten die in een persbericht de norm van 7 knopen problematisch noemen, zijn dezelfde die in 2003 een brief schreven aan het DGLV om de staartwindcomponentenwaarde op baan 25 op te trekken naar 8 knopen, zij hebben zelfs gepleit voor 10 knopen. In mei 2004 hebben zij de norm van 7 knopen aanvaard.

(Frans) De instructie van juli 2013 doet meer dan de veiligheid vrijwaren, ze verbetert ze nog. Er geldt een windnorm van gemiddeld 7 knopen, niet 12; de wind wordt nu gemeten met een windmeter die hogere waarden meet dan de vroegere; van zodra er rukwinden van 12 knopen worden gemeten gedurende 3 seconden, wordt er van baan veranderd.

Aucune concession n'a été faite: on a notamment ajouté des critères de visibilité et de plafond; on a maintenu les critères de changement de piste pour les pistes non préférentielles, la faculté pour les pilotes de demander une autre piste sans justification, l'obligation pour les contrôleurs de tenir compte des vents d'altitude.

Egis, organisme français indépendant, gestionnaire des aéroports en Région flamande, a confirmé toutes les normes présentées et déclaré que les éléments de sécurité étaient garantis. L'ensemble a été approuvé par l'autorité nationale de surveillance.

Une solution a été trouvée pour permettre l'utilisation de la piste 07, qui donne sur Leuven. Cette solution a été testée avec succès pendant trois jours.

Moins de croisements en l'air et au sol, le maintien des normes de 7 nœuds, avec des garanties supplémentaires, et l'utilisation préférentielle des pistes les plus longues et les mieux équipées: ce sont les éléments qui relèvent de la sécurité. Il y a ensuite la question des nuisances.

(En néerlandais) Je précise encore une fois: le débat sur les nuisances sonores peut avoir des connotations politiques, voire communautaires, mais la sécurité ne peut ni ne sera jamais mise en péril.

(En français) Un décollage de la 01/19 porte sur une même route; les procédures de décollage de la 25R sont réparties. Moi je m'en tiens strictement à l'accord, en dépit même du sentiment d'injustice de ceux qui subissaient moins de survols grâce à une application très large des règles en vigueur depuis 2005!

(En néerlandais) L'Aeronautical Information Publication (AIP) décrit très précisément la procédure d'approche pour un atterrissage sur la piste 01 et elle n'a subi aucune modification depuis dix ans. Il semble que malgré l'absence de tout accord à ce sujet, certains contrôleurs aériens de Belgocontrol dérogent à ladite procédure. Belgocontrol doit dès lors rappeler à ses contrôleurs qu'ils sont tenus de respecter les procédures.

(En français) La capacité de l'aéroport n'est aucunement diminuée. Les besoins des

Er werd geen enkele toegeving gedaan op het vlak van de veiligheid: er werden met name criteria toegevoegd op het stuk van zichtbaarheid en maxima; voor de niet-preferentiële banen werden de criteria om van baan te veranderen, behouden; de piloten kunnen nog steeds een andere baan vragen zonder rechtvaardiging en de controleurs zijn verplicht rekening te houden met de hoogtewinden.

Egis, een onafhankelijke Franse instantie en beheerder van de luchthavens in het Vlaams Gewest, heeft alle voorgelegde normen bekrachtigd en verklaard dat de veiligheidsvoorwaarden in acht worden genomen. Het volledige document kreeg ook het fiat van de nationale toezichtsautoriteit.

Er werd een oplossing gevonden voor het gebruik van baan 07, waar de vliegtuigen richting Leuven opstijgen. Er werden daarvoor gedurende drie dagen tests uitgevoerd en de resultaten waren positief.

Minder kruisingen in de lucht en op de grond, de 7-knopenwindnormen behouden, met bijkomende garanties en het preferentiële gebruik van de langste en best uitgeruste banen: dit zijn factoren die betrekking hebben op de veiligheid. Daarnaast is er de kwestie van de overlast.

(Nederlands) Ik wil nogmaals zeer duidelijk zijn: overlast kan gerust een debat met politieke, zelfs communautaire strekking zijn, maar veiligheid mag en zal nooit ter discussie staan.

(Frans) Opstijgen vanaf baan 01/19 betekent dat iedereen hetzelfde traject volgt; bij de opstijgprocedures vanaf baan 25R is er een betere spreiding. Ik begrijp dat een en ander als een onrechtvaardigheid wordt aanvoeld door diegenen die dankzij de wel zeer soepele toepassing van de regels sinds 2005 minder vluchten te verwerken kregen. Ik wil me evenwel strikt aan het akkoord houden.

(Nederlands) De approachprocedure voor de landing op baan 01 staat beschreven in de Aeronautical Information Publication (AIP) en is in de voorbije tien jaar niet veranderd. Sommige luchtvaartcontroleurs van Belgocontrol bleken af te wijken van die procedure, maar daarover is helemaal geen akkoord. Belgocontrol herinnert zijn controleurs er daarom aan dat ze niet mogen afwijken van de procedures.

(Frans) De capaciteit van de luchthaven vermindert geenszins. Er wordt rekening gehouden met de

compagnies sont pris en compte. La nouvelle procédure d'approche permet même de limiter la consommation de kérosène!

Les routes Chabert et de décollage de la 19 ont déjà été modifiées en 2012. Le 9 janvier 2014, entreront en vigueur les nouvelles routes de décollage 25R vers Denut par le nord, Chièvres par Bruxelles et le ring, et les nouvelles procédures de décollage avec virage à gauche de Charleroi; le 6 février 2014, les nouvelles routes de décollage 25R et 25L Delta pour les gros porteurs – de jour – et Zulu pour les avions déviés de la 19 – de nuit – ainsi que 1 700 pieds radiale Nicky pour les décollages de jour vers l'est, sans passer par la balise Huldenberg; le 6 mars 2014, les nouvelles procédures de décollage 07 jusqu'à Leuven.

L'exécution complète des accords, tant de 2008 que de 2010, s'effectue en toute transparence en associant tous les acteurs concernés. Le service de médiation sera renforcé, une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores sera créée, le mode d'élaboration des procédures aéronautiques sera fixé dans une loi.

04.11 Damien Thiéry (FDF): Merci pour votre réponse détaillée. Vous nous avez convaincus en matière de sécurité! Mais puisqu'on va privilégier la piste 25, les nuisances restent présentes pour les habitants de part et d'autre du canal.

En termes d'information surtout, un énorme effort reste à fournir. Il n'est pas normal qu'il y ait autant de questions dans ce dossier, de soucis et de mauvaises versions, voire de mensonges. Pourquoi ne favorisez-vous pas la voie de la consultation, de l'information de la population? Ce faisant, vous auriez tout à gagner et pourriez résoudre une bonne partie de vos problèmes.

04.12 Bert Wollants (N-VA): Apportons quelques précisions: j'habite à une cinquantaine de kilomètres de l'aéroport. Je constate simplement que les professionnels qui gèrent quotidiennement le trafic tirent la sonnette d'alarme. Personnellement, je privilégie la procédure '07 tout droit vers Louvain', mais si son application risque de paralyser l'aéroport, il y a évidemment un gros problème.

besoins van de luchtvaartmaatschappijen. Dankzij de nieuwe aanvlieprocedure kan het kerosineverbruik zelfs teruggedrongen worden!

De Chabertroutes en de opstijgroute vanaf baan 19 werden in 2012 al gewijzigd. Op 9 januari 2014 zullen de nieuwe opstijgroutes vanaf baan 25R in de richting van het baken Denut via de noordrand, in de richting van Chièvres via Brussel en de ring, alsook de nieuwe opstijgprocedures met een bocht naar links bij Charleroi van kracht worden; op 6 februari 2014 zal dat het geval zijn voor de nieuwe opstijgroutes vanaf baan 25R en 25L via Delta voor de jumbojets – overdag – en Zulu voor de vliegtuigen die – 's nachts – van baan 19 worden afgeleid, alsook de bocht op 1.700 voet bij het baken Nicky voor de vliegtuigen die overdag opstijgen in oostelijke richting, zonder over het baken van Huldenberg te vliegen; op 6 maart 2014 zullen de nieuwe opstijgprocedures voor baan 07 tot aan Leuven van kracht worden.

De volledige uitvoering van de akkoorden, zowel die van 2008 als die van 2010, gebeurt in alle transparantie en in overleg met alle stakeholders. De ombudsdienst zal versterkt worden, er zal een onafhankelijke autoriteit voor de controle op de geluidsoverlast in het leven geroepen worden, en de wijze waarop de luchtvaartprocedures worden uitgewerkt, zal wettelijk worden vastgelegd.

04.11 Damien Thiéry (FDF): Dank u voor uw uitvoerige antwoord. U hebt ons wat de veiligheid betreft overtuigd! Maar aangezien de voorkeur zal worden gegeven aan baan 25 zal er voor de bewoners aan beide zijden van het kanaal nog altijd overlast zijn.

Er moeten nog veel inspanningen worden geleverd op het stuk van informatie. Het is niet normaal dat dit dossier nog zoveel vragen en problemen oproept en dat er zoveel foute versies en zelfs leugens de ronde doen. Waarom kiest u niet voor overleg, waarom doet u niet meer inspanningen om de bevolking te informeren? Het zou voor u een goede zaak zijn en u zou er een groot deel van uw problemen mee kunnen oplossen.

04.12 Bert Wollants (N-VA): Voor alle duidelijkheid: ik woon op een 50-tal kilometer van de luchthaven. Ik stel enkel vast dat mensen die hier dagelijks mee bezig zijn, aan de alarmbel trekken. Zelf heb ik niets liever dan dat de '07-rechtdoor' wordt uitgevoerd. Als hierdoor echter de luchthaven dreigt vast te lopen, is er een groot probleem.

Malgré les énormes inquiétudes que j'ai exprimées à ce sujet, le ministre n'a rien dit à propos de la zone EPB1.

En ce qui concerne les normes de vent, le ministre confond tout. L'AIP cite la norme de 12 nœuds, rafales de vent comprises. Dans les conclusions de l'accord aéroportuaire, le gouvernement évoque une norme de 7 nœuds de vent arrière, rafales de vent comprises. Le secrétaire d'État propose à présent une norme de 7 nœuds, hors rafales de vent.

04.13 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Que signifie "7 nœuds, rafales incluses"? Si, durant ce vent moyen de 7 nœuds, survient une rafale de 12 nœuds, on change!

04.14 Bert Wollants (N-VA): Ce que vous dites n'est pas exact. J'ai lu l'article auquel le secrétaire d'État et M. Touwaide ont contribué.

04.15 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): M. Wollants, conformément à la procédure, on ne peut interpellier qu'une personne ici: moi-même!

04.16 Bert Wollants (N-VA): Dans cet article, il est pourtant écrit en toutes lettres que le vent arrière sera porté à 12 nœuds.

04.17 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): M. Wollants ferait mieux d'écouter ce que je dis ici au lieu de prendre pour argent comptant ce qui est publié dans les gazettes. Je viens de dire exactement l'inverse: 7 nœuds, rafales comprises, ce qui permet 12 nœuds pendant 3 secondes au cours d'un laps de temps de 2 minutes.

04.18 Bert Wollants (N-VA): En cas d'échec, nous saurons qui sera responsable.

04.19 Sonja Becq (CD&V): Je me suis également posé cette question relative à la sécurité ainsi que d'autres questions ayant trait à la norme de 7 nœuds. La confusion est sans doute due à la grande complexité du problème.

Toutefois, je ne comprends pas pourquoi les pilotes et les contrôleurs de trafic aérien réagissent ainsi. Par ailleurs, il importe de répartir les désagréments afin que chacun ait le sentiment d'être traité équitablement. Il convient de traduire une dose suffisante de dispersion des vols dans toutes les mesures que nous prenons.

Hoewel het mij enorm veel zorgen baart, heb ik de minister ook niet gehoord over de zone EPB1.

Over de windnormen gooit de staatssecretaris alles op een hoopje. AIP heeft het over 12 knopen, windstoten inclusief. In de besluiten van het luchthavenakkoord spreekt de regering over 7 knopen rugwind, windstoten inclusief. En nu stelt de staatssecretaris voor: 7 knopen, windstoten exclusief.

04.13 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): 'Zeven knopen, windstoten inclusief' betekent dat, als er zich gedurende die gemiddelde windsnelheid van 7 knopen een windstoot van 12 knopen voordoet, er wordt veranderd!

04.14 Bert Wollants (N-VA): Dat klopt gewoon niet. Ik heb het artikel gelezen waarvoor de staatssecretaris, samen met de heer Touwaide, input hebt geleverd.

04.15 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Mijnheer Wollants, conform de procedure mag men hier maar één persoon interpellieren, en dat ben ikzelf!

04.16 Bert Wollants (N-VA): In het artikel staat nochtans dat de rugwind wordt opgetrokken tot 12 knopen.

04.17 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De heer Wollants zou beter luisteren naar wat ik hier zeg dan wat in de pers verschijnt voor waar aan te nemen. Ik heb hier net het tegenovergesteld gezegd: 7 knopen, windstoten inclus, wat 12 knopen mogelijk maakt gedurende 3 seconden in een periode van 2 minuten.

04.18 Bert Wollants (N-VA): Als er iets misloopt, weten we wie verantwoordelijk is.

04.19 Sonja Becq (CD&V): Ik zat ook met die veiligheidsvraag en vragen over de norm van 7 knopen. Wellicht komt de verwarring door de grote complexiteit van de problematiek.

Ik begrijp echter niet waarom piloten en luchtverkeersleiders zo reageren. Daarnaast is het belangrijk om de lasten te spreiden zodat iedereen het gevoel krijgt rechtvaardig behandeld te worden. Die voldoende spreiding moet bij alle maatregelen in acht genomen worden.

04.20 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Cette matière n'est effectivement pas des plus aisées. De plus, elle est particulièrement sensible. Toutefois, le 18 septembre, Belgocontrol a officiellement rendu un avis favorable, ce qui confirme l'étude indépendante réalisée par Egis.

04.21 Georges Dallemagne (cdH): Vous avez été limpide et avez donné des informations fondamentales qui manquaient au débat public. Il n'y a aucun compromis sur la sécurité.

La norme de 7 nœuds n'agréé pas nécessairement la zone est de Bruxelles. La norme précédente était de 8 nœuds; la sécurité a donc été renforcée. Certains auraient préféré en revenir à la situation d'avant M. Anciaux, mais nous acceptons de mettre un peu d'eau dans notre vin sur le plan des normes de vent et de la répartition des nuisances.

Pour l'avenir, nous devons avoir régulièrement accès aux informations sur les normes de vent. À Schiphol, nous avons été impressionnés par le débat entre les riverains et l'aéroport, qui tient compte de leurs avis dans ses normes de vent et ses routes aériennes, sans compromis sur la sécurité. Nous devrions essayer la même chose.

04.22 Valérie De Bue (MR): Merci pour la clarté de vos explications. Vous avez remis le thème de la sécurité au centre du débat. Merci aussi pour votre franchise au sujet des nuisances. Tout le monde ne sera pas satisfait.

En tout cas, vous l'assumez.

Je m'étonne que d'autres experts aient mis en doute la sécurité. Quand les accords de 2008-2010 ont été conclus, on a dit qu'il s'agissait d'un bon compromis. Et maintenant, des experts de tout bord s'expriment en sens divers...

Pour l'avenir, je plaide pour une transparence accrue, au travers notamment de cet institut de contrôle qui garantira le respect de ces accords et apportera plus de sérénité à ce dossier.

04.23 Carl Devlies (CD&V): Certains éléments de l'exposé pourtant limpide du secrétaire d'État ont apparemment échappé à l'attention de M. Wollants. L'erreur a été corrigée et l'accord de gouvernement

04.20 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Het is inderdaad geen gemakkelijke aangelegenheid en bovendien ligt een en ander heel gevoelig. Belgocontrol heeft echter op 18 september formeel een positief advies gegeven. Dat bevestigt ook de onafhankelijke studie die door Egis werd gemaakt.

04.21 Georges Dallemagne (cdH): U bent erg duidelijk geweest en de informatie die u hebt gegeven kwam ten goede aan het openbare debat. Er worden geen compromissen gesloten wat veiligheid betreft.

De norm inzake de 7 knopen is niet noodzakelijk positief voor het oosten van Brussel. De vorige norm bedroeg 8 knopen; de veiligheid werd dus verhoogd. Sommigen zouden willen terugkeren naar de situatie van voor de tijd van de heer Anciaux, maar wij aanvaarden dat wij wat de windnormen en de spreiding van de overlast betreft wat water bij de wijn moeten doen.

Wij willen in de toekomst regelmatig geïnformeerd kunnen worden over de windnormen. Wij waren in Schiphol onder de indruk van het overleg tussen de luchthaven en de omwonenden: daar wordt bij het bepalen van windnormen en vliegroutes met het advies van de omwoners rekening gehouden, zonder dat er compromissen moeten worden gesloten over de veiligheid. Wij zouden dat ook moeten proberen te doen.

04.22 Valérie De Bue (MR): Dank u voor de duidelijke uitleg. U hebt de veiligheid opnieuw centraal gesteld in het debat. Ik dank u ook voor uw openheid met betrekking tot de kwestie van de overlast. Niet iedereen zal natuurlijk even tevreden zijn.

Dat erkent u in elk geval.

Het verwondert me dat andere experts de veiligheid in twijfel trekken. Toen de akkoorden van 2008-2010 werden gesloten, zei men dat er een goed compromis was bereikt. En vandaag houden allerlei experts er uiteenlopende meningen op na...

Ik hoop dat er in de toekomst meer transparantie komt, onder meer dankzij de toezichthouder, die op de naleving van de akkoorden zal toezien en meer sereniteit in dit dossier zal brengen.

04.23 Carl Devlies (CD&V): De heer Wollants heeft niet goed geluisterd naar de nochtans duidelijke uiteenzetting van de staatssecretaris. De onjuiste informatie werd rechtgezet en het

sera mis en œuvre. De même, une solution a été trouvée pour gérer les situations extrêmement dangereuses, comme les risques de collision aérienne et au sol. Même constat en ce qui concerne la norme de 7 nœuds. Le secrétaire d'État s'efforce de répartir le plus équitablement possible les inévitables nuisances.

04.24 Bert Wollants (N-VA): M. Devlies se croit manifestement obligé de douter de mes compétences sur la question. Pour faire passer son projet, le secrétaire d'État apporte des modifications ça et là, mais je suis convaincu que la norme de 12 nœuds proposée par M. Wathelet est une erreur.

04.25 Tanguy Veys (VB): Pour l'heure, les pilotes ne réclament pas une hausse des normes de vent qui ne ferait qu'accroître les risques lors des atterrissages et des décollages. Même l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) conteste les principes défendus par le secrétaire d'État. M. Wollants pointe très justement les contradictions avec l'accord aéroportuaire de 2010. J'espère que son parti, membre de l'exécutif flamand ne manquera pas d'aborder la question au comité de concertation.

Le système proposé va sans aucun doute multiplier les retards et augmenter le stress des gestionnaires du trafic aériens. Le trafic de l'aéroport de Bruxelles-National risque même de diminuer, ce qui sera tout profit pour d'autres aéroports. Le secrétaire d'État gagne donc sur tous les tableaux.

04.26 Karine Lalieux (PS): Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse. Pas de compromis sur la sécurité, c'est ce que nous voulions entendre.

Cependant, l'ensemble des gros porteurs du week-end passe sur la même route (route du canal de 6 h 15 à 7 h 15). Il ne faut pas sous-estimer ces nuisances. Alors que les aéroports de Charleroi et de Liège ont mené une politique d'urbanisation et d'expropriation *ad hoc* autour d'un aéroport, la Région flamande n'a jamais pris ses responsabilités autour de Zaventem.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 19971 de M. Veys est transformée en question écrite

05 Question de Mme Katrin Jadin 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

regeerakkoord wordt uitgevoerd. Ook de zeer onveilige situaties, zoals kruisende vliegtuigen in de lucht en op de grond, werden aangepakt. Hetzelfde geldt voor de snelheid van 7 knopen. De staatssecretaris probeert de onvermijdelijke hinder op de meest evenwichtige manier te spreiden.

04.24 Bert Wollants (N-VA): De heer Devlies vindt het blijkbaar nodig om mijn kennis hierover in vraag te stellen. De staatssecretaris buigt en kneedt hier en daar om het allemaal verkocht te krijgen. Ik ben er zeker van dat het fout zit met de 12 knopen van de heer Wathelet.

04.25 Tanguy Veys (VB): De piloten zijn op dit moment geen vragende partij voor hogere windnormen omdat die nodeloos de risico's verhogen bij landen en opstijgen. Ook de ICAO stelt de principes in vraag die de staatssecretaris hanteert. De heer Wollants heeft terecht gewezen op de tegenstrijdigheid met het luchthavenakkoord van 2010. Ik hoop dat zijn partij nu ook vanuit de Vlaamse regering dit zal aankaarten binnen het overlegcomité.

Dit systeem zal zeker voor veel meer vertragingen zorgen en voor meer stress bij de verkeersleiding. Misschien zullen er zelfs minder vluchten zijn boven Brussels Airport, wat voor andere luchthavens dan weer een goede zaak zal worden. Zo zit de staatssecretaris in een win-winsituatie.

04.26 Karine Lalieux (PS): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Wat wij wilden horen, is dat er geen compromissen zouden worden gesloten inzake de veiligheid.

In het weekend gebruiken grote toestellen allemaal dezelfde vliegroute (kanaalroute, van 6.15 tot 7.15 uur). De hinder die dat veroorzaakt, mag niet worden onderschat. Daar waar de luchthavens van Charleroi en Luik in hun omgeving een aangepast urbanisatiebeleid hebben gevoerd, inclusief ad-hoconteigeningen, heeft het Vlaams Gewest rond Zaventem nooit zijn verantwoordelijkheden opgenomen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19971 van de heer Veys wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en

Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis à étapes pour les automobilistes" (n° 19594)

05.01 Kattrin Jadin (MR): Un test d'aptitude à la conduite après un certain âge ou un certain nombre d'accidents me semble pertinent. Vous envisagez d'instaurer un permis à étapes, ce qui ne me paraît pas à même d'accroître la sécurité sur les routes.

Quels seront les critères appliqués?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Une des recommandations de la commission fédérale pour la sécurité routière vise une réforme de la formation à la conduite par l'introduction de la matrice GDE (*Goals for Driver Education*) et le permis par étapes. Il a été convenu de ne pas attendre que les Régions deviennent compétentes en cette matière.

L'obtention d'un permis de conduire doit venir couronner un processus d'apprentissage et l'acquisition d'expérience. Ceci implique l'introduction de nouvelles matières comme la sensibilisation aux risques routiers, la motivation et l'attitude, la responsabilité sociale, la conduite écologique et défensive, toutes étudiées par un groupe de travail.

05.03 Kattrin Jadin (MR): S'est-on fixé des objectifs de mise en place?

05.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): Il n'y aura pas de grande modification avant la régionalisation de la compétence. Le groupe de travail aura déblayé le terrain, les Régions poursuivront l'effort.

L'incident est clos.

Président: Jef Van den Bergh.

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 des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le grand nombre d'accidents impliquant des cyclistes" (n° 19601)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,

staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs in stappen voor autobestuurders" (nr. 19594)

05.01 Kattrin Jadin (MR): Bestuurders een rijvaardigheidstest laten uitvoeren vanaf een bepaalde leeftijd of een aantal ongevallen, lijkt me een interessante maatregel. Het rijbewijs in stappen dat u wil invoeren, zal mijns inziens de verkeersveiligheid op onze wegen niet doen toenemen.

Op welke criteria zal dat worden gestoeld?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Een van de aanbevelingen van de Federale Commissie Verkeersveiligheid bestaat in een hervorming van de rijopleiding door het invoeren van de GDE-matrix (*Goals for Driver Education*) en het rijbewijs in stappen. Er werd besloten niet te wachten tot deze bevoegdheid naar de Gewesten is overgeheveld.

Het behalen van een rijbewijs moet het sluitstuk vormen van een leerproces waarin men ook de nodige ervaring heeft kunnen opdoen. Een en ander heeft ook tot gevolg dat er nieuwe vakken moeten worden ingevoerd, zoals bewustmaking van de risico's op de weg, motivatie en houding, maatschappelijke verantwoordelijkheid, milieuvriendelijk en defensief rijden. Dat werd allemaal door een werkgroep bestudeerd.

05.03 Kattrin Jadin (MR): Wanneer wil men deze veranderingen doorvoeren?

05.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Er zullen geen grote veranderingen worden doorgevoerd vóór de regionalisering van deze bevoegdheid. De werkgroep zal het pad al hebben geëffend zodat de Gewesten het werk kunnen voortzetten.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het groot aantal ongevallen met fietsers" (nr. 19601)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en

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'inquiétante évolution du nombre de cyclistes victimes d'un accident" (n° 20379)

Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onrustwekkende evolutie van het aantal fietsslachtoffers" (nr. 20379)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): En Flandre, un cycliste en moyenne par semaine trouve la mort dans un accident. Ce chiffre est nettement moins élevé en Wallonie, même s'il convient de tenir compte du fait que l'utilisation du vélo est beaucoup plus répandue en Flandre. Si le nombre total de victimes de la route est en légère baisse, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes – y compris ceux connaissant une issue fatale – augmente de manière inquiétante.

06.01 Karin Temmerman (sp.a): In Vlaanderen overlijdt er gemiddeld een fietser per week. Dat cijfer ligt een stuk lager in Wallonië. In Vlaanderen is het fietsgebruik natuurlijk veel intenser. Het totaal aantal verkeersslachtoffers daalt lichtjes, maar het aantal ongevallen met fietsers – inclusief die met dodelijke afloop – stijgt onrustbarend.

Quelles mesures le secrétaire d'État envisage-t-il de prendre dans ce cadre? S'est-il déjà concerté à ce sujet avec ses collègues des Régions?

Welke maatregelen overweegt de staatssecretaris in dit verband? Heeft hij ter zake al overleg gepleegd met zijn gewestcollega's?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Au cours des dernières années, la part des blessés graves et légers a baissé par rapport au total des usagers de la route. Seuls les cyclistes, et principalement les plus âgés parmi eux, constituent une exception regrettable à cette évolution.

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het aandeel zwaar- en lichtgewonden daalt de jongste jaren voor de totaliteit van de verkeersdeelnemers. Alleen de fietsers vormen hierop een te betreuren uitzondering en dan vooral de oudere fietsers.

Comment expliquer cette hausse inquiétante? L'IBSR va-t-il réaliser une étude sur le sujet et formuler des recommandations?

Wat zijn de redenen voor deze onrustbarende stijging? Zal het BIVV een onderzoek instellen en aanbevelingen formuleren?

06.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Nous devons faire preuve de prudence lors de l'interprétation des pics observés dans les statistiques d'accidents. Ainsi, les chiffres officiels de la direction générale Statistique et Information économique révèlent que le nombre de cyclistes tués sur la route a baissé de 86 à 68 entre 2008 et 2012.

06.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): We moeten omzichten omspringen met het interpreteren van plotse pieken in de ongevallenstatistieken. Zo blijkt uit de officiële ongevallencijfers van de Algemene Directie Statistiek dat in de periode 2008-2012 het aantal fietsers dat in het verkeer is omgekomen, gedaald is van 86 naar 68.

Je partage l'analyse du Fietzersbond, qui se focalise sur les mesures relatives à l'infrastructure. Ces dernières concernent une matière régionale.

Ik ga akkoord met de analyse van de Fietzersbond die vooral kijkt naar infrastructurele maatregelen en dat is een gewestelijke bevoegdheid.

Je voudrais également mettre en évidence les campagnes de sensibilisation menées par l'IBSR, les Régions, les provinces et la police pour promouvoir le respect entre tous les usagers de la route.

Ik verwijs ook naar de bewustwordingscampagnes van het BIVV, de Gewesten, de provincies en de politie om op te roepen tot wederzijds respect tussen alle verkeersdeelnemers.

Les campagnes dissuasives en matière de vitesse et d'alcool au volant influencent également positivement la sécurité des usagers faibles, notamment aux abords des écoles. L'IBSR élabore annuellement un calendrier de campagnes avec les partenaires que je viens d'évoquer.

Ook de ontradende campagnes inzake alcohol achter het stuur en overdreven snelheid hebben een positief effect op de veiligheid van de zwakke weggebruikers, onder meer in de buurt van scholen. Jaarlijks tekent het BIVV, samen met de bovenvermelde partners, een campagnekalender

uit.

L'augmentation du nombre de cyclistes victimes d'accidents par rapport au total des victimes de la route est attribuable à une baisse nettement plus marquée du nombre de victimes d'un accident dans un véhicule, en particulier en ce qui concerne les blessés graves. La principale raison des mauvais résultats enregistrés parmi les cyclistes réside probablement dans la forte croissance du nombre de cyclistes au cours de la dernière décennie, y compris parmi les seniors, un groupe plus vulnérable sur le plan physique. Par ailleurs, le trafic motorisé s'est également densifié.

Les Régions ont élaboré des plans de développement de pistes cyclables et tentent également d'apporter une solution au problème des chaînons manquants. Toutes sortes de campagnes et de contrôles de vitesse seront réalisés en vue d'inciter les automobilistes à adapter leur comportement en présence de cyclistes.

En 2014, l'IBSR publiera un nouveau rapport sur le recours à la bicyclette. Les auteurs de l'étude accorderont une attention particulière à la sous-représentation des cyclistes dans les données de la police et analyseront les lésions subies par les cyclistes.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): Les Régions doivent être incitées à résoudre rapidement la question des *missing links*.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): J'espère que les autorités concernées tireront les enseignements nécessaires de la nouvelle étude de l'IBSR.

L'incident est clos.

07 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 "l'analyse du trafic en route par Pisacane Information Services GmbH" (n° 19606)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Une série de projets de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) risquent de faire perdre 60 millions d'euros de recettes à Belgocontrol. Le secrétaire d'État devait négocier avec nos pays voisins pour tenter de limiter la casse. Où en sont ces discussions?

Des partenaires étrangers observent également

De toename van het aantal fietsslachtoffers in het totaal aantal verkeersslachtoffers heeft te maken met de veel sterkere daling van het aantal voertuigslachtoffers, vooral dan van de zwaargewonden. De voornaamste verklaring voor de slechte resultaten inzake fietsslachtoffers ligt wellicht bij de sterke toename van het fietsgebruik tijdens het laatste decennium, ook bij – de fysiek kwetsbare – senioren. Tegelijkertijd is het ook gemotoriseerd verkeer drukker geworden

De Gewesten hebben een fietspadenplan en werken ook aan de zogenaamde *missing links*. Via allerlei campagnes en snelheidscontroles zullen automobilisten ertoe worden aangezet om hun rijgedrag aan te passen aan de aanwezigheid van fietsers.

Het BIVV zal in 2014 een nieuw rapport over fietsgebruik publiceren. Hierbij zal de aandacht ook uitgaan naar de onderregistratie van fietsers in de politiegegevens en zal er een analyse worden gemaakt van de letsels van de fietsers.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): De Gewesten moeten aangezet worden tot snelheid bij het wegwerken van de *missing links*.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik hoop dat de respectieve overheden de nodige lessen zullen trekken uit de nieuwe BIVV-studie.

Het incident is gesloten.

07 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 studie van het en-routeverkeer door Pisacane Information Services GmbH" (nr. 19606)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Door een aantal projecten van Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) dreigt 60 miljoen inkomsten te verdwijnen uit Belgocontrol. De staatssecretaris zou gesprekken opstarten met onze buurlanden om die gevolgen minstens te temperen. Hoe staat het daarmee?

Ook buitenlandse partners volgen die evolutie met

attentivement l'évolution de la situation. L'entreprise Pisacane Information Services qui préparerait un projet dans l'espace aérien belge m'a personnellement approché et m'a demandé un calcul détaillé de ces 60 millions d'euros. Cette entreprise a-t-elle également contacté le cabinet du secrétaire d'État ou la DGTA? S'il apparaît que cette société n'est pas mandatée par une instance officielle étrangère, cela signifie que d'autres opérateurs s'intéressent à notre espace aérien. Il peut s'agir d'investissements, mais également d'une reprise, à terme, du contrôle du trafic aérien. Comment le secrétaire d'État compte-t-il défendre nos intérêts dans ce dossier?

07.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai toujours à cœur de défendre les intérêts de la Belgique, y compris ceux de l'entreprise publique Belgocontrol, au sein de FABEC. Force est toutefois de constater que c'est le blocage lorsqu'il s'agit de trouver une solution aux conséquences économiques du déplacement de flux de trafic. J'ai plaidé personnellement auprès de FABEC pour la recherche d'une solution constructive et concertée dans ce dossier.

Je n'ai pas été contacté par la société nommée et je n'ai pas connaissance d'initiatives de sa part, ce qui m'a également été confirmé par la DGTA et Belgocontrol.

L'espace aérien belge demeure sous la souveraineté de notre pays. En ce qui concerne l'avenir de Belgocontrol, il faudra impérativement refinancer et actualiser le cadre réglementaire et la politique internationale de l'entreprise publique, une tâche qui incombera aux nouveaux conseil d'administration et comité de direction, dès leur installation. J'ai déjà pris des initiatives à cet égard en concertation avec le nouvel administrateur délégué.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Je trouve étrange que de tels projets soient mis en œuvre depuis l'étranger.

J'espère que des résultats seront rapidement engrangés au niveau du refinancement de l'entreprise. C'est en effet la compétitivité de nos aéroports qui est en jeu.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Kattrin Jadin à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la conduite de tracteurs et l'obligation de sélection médicale pour les ouvriers communaux" (n° 19652)

veel aandacht. Ik zelf werd gecontacteerd door het bedrijf Pisacane Information Services – dat aan een project in het Belgische luchtruim zou werken – met de vraag naar gedetailleerde berekeningen van die 60 miljoen euro. Had die organisatie contact met het kabinet van de staatssecretaris, Belgocontrol of het DGLV? Als zou blijken dat die firma geen opdracht kreeg van een officiële binnenlandse instantie, is er blijkbaar vanuit een andere hoek bijzondere interesse voor ons luchtruim. Dat kan gaan over investeringen, maar evenzeer over het op termijn overnemen van de luchtverkeersleiding. Hoe zal de minister onze belangen ter zake verdedigen?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Ik neem de verdediging van de Belgische belangen binnen de FABEC steeds ter harte, met inbegrip van de belangen van het overheidsbedrijf Belgocontrol. In de FABEC is er een hardnekkige blokkering om een oplossing te vinden voor de economische gevolgen van de verplaatsing van de verkeersstromen. Ik heb mij persoonlijk gericht tot FABEC om tot een overlegde en constructieve oplossing in dit dossier te komen.

Ik werd niet gecontacteerd door en heb geen weet van initiatieven van de genoemde maatschappij. Dat werd mij ook bevestigd door het DGLV en Belgocontrol.

Het Belgische luchtruim blijft onder de soevereiniteit van ons land. Voor de toekomst van Belgocontrol zijn de herfinanciering en de actualisering van zijn reglementaire kader en van zijn internationaal beleid cruciaal. Dat zal behandeld worden door de nieuwe beheersraad en het nieuwe directiecomité, zodra die geïnstalleerd zijn. Ik heb, samen met de nieuwe gedelegeerd bestuurder, daartoe al initiatieven genomen.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Ik vind het vreemd dat men vanuit het buitenland dergelijke projecten uitvoert.

Ik hoop dat er snel resultaten geboekt worden op het vlak van herfinanciering. Het is immers ook de concurrentiepositie van onze luchthavens die op het spel staat.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het besturen van tractoren en de verplichte medische selectie voor gemeentearbeiders" (nr. 19652)

08.01 Kattrin Jadin (MR): Concernant la conduite de tracteurs, l'obligation de détenir un permis et l'obligation de sélection médicale varient selon qu'il s'agit d'un agriculteur ou d'un ouvrier communal, selon l'âge du conducteur (né avant ou après le 1^{er} octobre 1982), selon le type d'usage qui est fait du tracteur (en tant que véhicule agricole ou forestier ou pour une autre activité) et selon la catégorie de véhicule correspondant à la masse maximale autorisée (MMA).

Les communes sont-elles informées de ces distinctions? Reconnaissez-vous l'impact financier qu'implique le passage du permis C1 ou C1E pour les ouvriers communaux? L'ancienneté d'un ouvrier communal peut-elle être prise en compte afin de l'exempter de permis?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Dans le cadre de l'activité agricole, un permis G est requis, sauf pour les agriculteurs nés avant le 1^{er} octobre 1982. Pour les ouvriers communaux, un permis B est requis pour conduire un véhicule d'une MMA inférieure à 3,5 tonnes. Pour une MMA supérieure, un permis C est requis. Les personnes nées avant le 1^{er} octobre 1982 ne doivent détenir aucun permis pour conduire un tracteur agricole dont la vitesse est limitée à 40 km/h.

Une circulaire aux administrations communales, disponible sur le site du SPF Mobilité et Transports, renseigne sur cette distinction.

Les permis de conduire C1 et C ont un impact financier supérieur et il faut périodiquement mettre à jour l'aptitude médicale du groupe 2 qui s'y attache. L'ancienneté de l'ouvrier communal ne joue pas. Son âge peut jouer par rapport à l'obtention de la dispense de permis pour la conduite de véhicules lents.

08.03 Kattrin Jadin (MR): Je transforme ma question n° 20195 en question écrite.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n°s 19734 de Mme Temmerman, 19740 de M. Van den Bergh et 19747 et 19899 de M. Wollants sont transformées en questions écrites.

08.01 Kattrin Jadin (MR): Sommige bestuurders van een tractor moeten over een rijbewijs beschikken en/of een medisch onderzoek ondergaan. Er spelen verscheidene criteria: gaat het om een landbouwer of om een gemeentearbeider, werd de bestuurder voor of na 1 oktober 1982 geboren, welk gebruik wordt er gemaakt van de tractor (wordt hij als land- of bosbouwvoertuig of voor een andere activiteit gebruikt) en tot welke categorie behoort het voertuig op grond van zijn maximaal toegelaten massa (MTM).

Zijn de gemeenten op de hoogte van dat onderscheid? Erkent u dat het halen van een rijbewijs C1 of C1E financiële gevolgen heeft voor de gemeenten? Kan er rekening worden gehouden met de anciënniteit van een gemeentearbeider om hem vrij te stellen van de verplichting over een rijbewijs te beschikken?

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Voor het besturen van landbouwvoertuigen is een rijbewijs G vereist, behalve voor landbouwers die vóór 1 oktober 1982 geboren zijn. Gemeentearbeiders hebben een rijbewijs B nodig om een voertuig met een MTM van minder dan 3,5 ton te besturen. Voor een hogere MTM is een rijbewijs C vereist. Personen die vóór 1 oktober 1982 geboren zijn, hebben geen rijbewijs nodig om een landbouwtractor te besturen waarvan de snelheid tot 40 km/u is beperkt.

Dat onderscheid wordt toegelicht in een omzendbrief aan de gemeentebesturen die beschikbaar is op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De rijbewijzen C1 en C hebben een grotere financiële impact en de medische geschiktheid van de bijbehorende groep 2 moet periodiek worden geëvalueerd. Met de anciënniteit van de gemeentearbeider wordt er geen rekening gehouden. Zijn leeftijd kan een rol spelen met betrekking tot het verkrijgen van een vrijstelling van rijbewijs voor het besturen van trage voertuigen.

08.03 Kattrin Jadin (MR): Ik zou mijn vraag nr. 20195 graag omzetten in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nr. 19734 van mevrouw Temmerman, nr. 19740 van de heer Van den Bergh en nr. 19747 en nr. 19899 van de heer Wollants worden omgezet in een schriftelijke vraag.

09 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exploitation des centres de contrôle technique et des centres d'examens" (n° 19769)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les projets de reprise de Touring" (n° 20044)
- Mme Jacqueline Galant 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 questions que pose la reprise envisagée par Touring de 25 à 30 % du marché des centres de contrôle technique" (n° 20294)
- Mme Isabelle Emmery au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la volonté de Touring de s'implanter dans le secteur du contrôle technique" (n° 20394)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitbating van autokeurings- en examencentra" (nr. 19769)
- 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 overnameplannen van Touring" (nr. 20044)
- mevrouw Jacqueline Galant 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 door Touring geplande overname van autokeuringscentra in ons land, en de vragen die deze controle over 25 tot 30 procent van de markt doet rijzen" (nr. 20294)
- mevrouw Isabelle Emmery aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de plannen van Touring om voet aan de grond te krijgen in de autokeuringsbranche" (nr. 20394)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La presse s'est fait l'écho de projets de reprise imminente par Touring de Autoveiligheid nv et de Bureau voor Technische Controle nv, qui représentent tous les deux 26 % des contrôles techniques et 6 centres d'examens en Belgique, principalement dans les provinces d'Anvers et de Limbourg. Or les autorités chargées des contrôles et des examens doivent pouvoir fonctionner de façon neutre et en toute indépendance. C'est la raison pour laquelle le législateur interdit certains cumuls.

Ces informations concernant les projets de reprise de Touring sont-elles exactes? Touring ne tombe-t-il pas sous le coup d'une de ces interdictions de cumuls? Le secrétaire d'État s'est-il concerté avec les Régions?

09.02 Karin Temmerman (sp.a): Je m'interroge également à propos de cette reprise. Il pourrait en résulter une confusion d'intérêts et le marché s'en trouve en outre perturbé. La loi est pourtant claire.

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De pers meldt dat Touring dicht bij een overname staat van Autoveiligheid en het Bureau voor Technische Controle, die goed zijn voor 26 procent van de autokeuringen en voor 6 examencentra in België, vooral in de provincies Antwerpen en Limburg. Keurings- en exameninstanties moeten echter neutraal en in volle onafhankelijkheid kunnen werken. De wetgever verbiedt daarom bepaalde cumuls.

Klopt dat overnamebericht? Valt Touring niet onder een van de verboden cumuls? Werd er overlegd met de Gewesten?

09.02 Karin Temmerman (sp.a): Ook ik stel me vragen bij die overname. Een en ander zou tot belangenvermenging kunnen leiden en bovendien werkt het marktversturend. Nochtans is de wet

L'article 17 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 interdit un certain nombre de cumuls.

Le Conseil de la concurrence s'est-il déjà prononcé? Touring satisfait-il aux conditions? Que pense le SPF Mobilité des projets de reprise de Touring? La législation offre-t-elle une protection suffisante contre la confusion d'intérêts?

09.03 Jacqueline Galant (MR): La société Touring, active dans le dépannage, la réparation, le diagnostic et la vente de véhicules, s'apprête à absorber seize centres de contrôle technique, soit un quart du marché belge.

Cela ne risque-t-il pas d'être incompatible, en termes d'indépendance et d'impartialité, avec ses activités premières? L'arrêté royal du 23 décembre 1994 sur l'agrément des contrôles techniques prévoyait ces possibles conflits d'intérêts. Quel serait aussi l'impact sur la concurrence?

09.04 Isabelle Emmery (PS): Quel est l'avis du Conseil de la concurrence? Confirmez-vous la contradiction avec l'arrêté royal du 23 décembre 1994? Dans l'affirmative, est-ce de nature à empêcher le rachat par Touring? Dans la négative, quels arguments votre cabinet invoque-t-il?

09.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): À ce jour, mon département n'est pas officiellement au courant de la reprise. Dès que nous le serons, le dossier sera minutieusement étudié pour vérifier si toutes les conditions ont été respectées. En l'absence d'un dossier officiel, je ne puis prendre position concernant la reprise. Tout dépend de la manière dont Touring organisera cette indépendance. Les organismes de contrôle technique sont des entreprises privés non soumises à la législation sur les marchés publics. Les stations de contrôle technique font régulièrement l'objet d'une inspection et d'un audit par la direction Certification et inspection de mon département.

(En français) En vertu de la loi sur la protection de la vie privée, la banque de données des stations de contrôle technique ne reprend que les informations techniques des véhicules.

Je ne doute pas de l'indépendance et du professionnalisme des inspecteurs des stations de

clairement. Artikel 17 van het KB van 23 december 1994 verbiedt een aantal cumuls.

Heeft de Raad voor de Mededinging al een oordeel geveld? Voldoet Touring aan de voorwaarden? Wat is de positie van de FOD Mobiliteit inzake de overnameplannen van Touring? Biedt de wetgeving voldoende bescherming tegen belangenvermenging?

09.03 Jacqueline Galant (MR): De dienstverlener Touring, die actief is op het stuk van de pechverhelping en de herstelling, diagnose en verkoop van voertuigen, maakt zich op om 16 bureaus voor technische controle over te nemen, wat een kwart van de Belgische markt vertegenwoordigt.

Zijn die plannen, wat de onafhankelijkheid en de onpartijdigheid betreft, wel verenigbaar met de corebusiness van Touring? In het koninklijk besluit van 23 december 1994 betreffende de erkenning van de technische controles wordt er rekening gehouden met de mogelijkheid van een belangenconflict. Welke invloed zou die overname hebben op de mededinging in de sector?

09.04 Isabelle Emmery (PS): Wat is het advies van de Raad voor de Mededinging? Bevestigt u dat een en ander haaks staat op het koninklijk besluit van 23 december 1994? Zo ja, kan dat een overname door Touring in de weg staan? Zo niet, welke argumenten schuift uw kabinet dan naar voren?

09.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Tot op heden is mijn departement niet officieel op de hoogte van de overname. Van zodra wij op de hoogte zijn, wordt het dossier grondig bestudeerd om na te gaan of alle voorwaarden nageleefd werden. In afwezigheid van een officieel dossier kan ik geen positie innemen ten opzichte van die overname. Alles hangt af van de manier waarop Touring die onafhankelijkheid zal organiseren. De organismen voor technische controle zijn privébedrijven die niet onderworpen zijn aan de overheidsopdracht. De stations voor de technische controles worden regelmatig geïnspecteerd en geauditeerd door de directie Certificatie en Inspectie van mijn departement.

(Frans) Overeenkomstig de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer bevat de databank van de keuringsstations enkel de technische gegevens van de voertuigen.

Ik twijfel niet aan de onafhankelijkheid en de professionaliteit van de medewerkers van de

contrôle technique et des examinateurs. Les centres de contrôle et d'examen sont régulièrement soumis à l'audit de la direction Certification et inspection.

Le Conseil de la concurrence n'a pas remis son avis. Sans information quant à la manière dont Touring souhaite opérer cette reprise, je ne peux me prononcer sur une éventuelle contradiction avec l'arrêté royal.

09.06 Jacqueline Galant (MR): Restons vigilants pour éviter de nouveaux dérapages.

09.07 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): J'informerais le secrétaire de commission quand j'aurai reçu les renseignements.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- Mme Valérie Warzée-Caverenne à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la formation obligatoire pour les chauffeurs" (n° 19615)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd" (n° 20373)

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

10.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): D'après un arrêté royal traduisant une directive européenne, les chauffeurs de camions et d'autocars doivent suivre tous les cinq ans 35 heures de formation. Plus de 90 000 chauffeurs sont concernés, permis C et D confondus. Seuls 32 % des modules de formation ont été suivis.

Comment allez-vous encourager les chauffeurs à se mettre en ordre, en particulier ceux du secteur public? Comment seront pris en charge les frais de formation des chauffeurs communaux?

10.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De nouveaux centres de formation, instructeurs ou modules sont-ils venus s'ajouter depuis novembre 2012?

keuringsstations en de examinatoren. De directie Certificatie en Inspectie onderwerpt de controle- en examencentra regelmatig aan een audit.

De Raad voor de Mededinging heeft nog geen advies uitgebracht. Zonder informatie over de manier waarop Touring de overname van de autokeuringscentra denkt te organiseren, kan ik niet beoordelen of die plannen strijdig zijn met het koninklijk besluit.

09.06 Jacqueline Galant (MR): Laten we waakzaam blijven om nieuwe uitwassen te voorkomen.

09.07 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Zodra ik de inlichtingen ontvangen heb, zal ik de commissiesecretaris op de hoogte brengen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de verplichte opleiding voor bestuurders" (nr. 19615)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs" (nr. 20373)

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

10.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Een koninklijk besluit waarmee een Europese richtlijn in Belgisch recht wordt omgezet, verplicht bestuurders van vrachtwagens en bussen om de vijf jaar 35 uur opleiding te volgen. Het gaat om meer dan 90.000 bestuurders voor de rijbewijzen C en D samen. Er werd echter niet meer dan 32 procent van de opleidingsmodules gevolgd.

Hoe zult u de bestuurders ertoe aanzetten de voorschriften in acht te nemen, in het bijzonder de chauffeurs in overheidsdienst? Wie neemt de opleidingskosten voor de gemeentelijke chauffeurs voor zijn rekening?

10.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Zijn er sinds november 2012 nog opleidingscentra, instructeurs of modules bijgekomen?

10.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Nous avons rappelé par courrier aux exploitants d'autobus et d'autocars l'obligation de suivre une formation continue avant le 9 septembre 2015 pour exercer leur profession. Les communes sont parfaitement informées de ce fait.

Les frais de formation ne sont pas de ma compétence. Notre rôle est d'agréer les centres et les modules de formation. Certaines écoles de promotion sociale sont reconnues, ce qui permet de réduire les coûts.

(*En néerlandais*) Mon département ne peut disposer des statistiques demandées dans un laps de temps si court. Ce n'est pas à mon département mais aux employeurs qu'il incombe d'inciter les chauffeurs à suivre le recyclage. Sans l'aptitude professionnelle requise, les chauffeurs ne pourront plus effectuer de transports. À compter de 2016 et de 2017, les chauffeurs de bus et les chauffeurs de camion seront respectivement soumis à des contrôles destinés à vérifier s'ils possèdent cette aptitude.

À ce jour, 99 centres de formation, 702 modules et 1 242 instructeurs sont agréés dans notre pays. Depuis cette année, les centres de formation ont en outre développé de nombreux modules qui englobent tous les thèmes du recyclage. Toutes les conditions sont remplies pour permettre à chaque chauffeur de suivre les 35 heures de recyclage au cours de la période 2015-2016.

10.04 Valérie Warzée-Caverenne (MR): J'espère que tous les chauffeurs pourront trouver une formation.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 19753)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du code de la route" (n° 20232)

10.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): We hebben de autobus- en autocarondernemers een brief gestuurd om ze eraan te herinneren dat ze vóór 9 september 2015 een nascholing moeten volgen om hun beroep te kunnen blijven uitoefenen. De gemeenten zijn volledig op de hoogte van die verplichting.

De opleidingskosten vallen niet onder mijn bevoegdheid. Mijn departement is verantwoordelijk voor de erkenning van de centra en de opleidingsmodules. Sommige scholen voor sociale promotie zijn erkend, waardoor de kosten kunnen worden gedrukt.

(*Nederlands*) Mijn departement kan binnen deze korte termijn niet over de gevraagde statistieken beschikken. Het is de taak van de werkgevers en niet van mijn departement om chauffeurs aan te sporen de nascholing te volgen. Zonder de vakbekwaamheid zullen de chauffeurs immers geen vervoer meer kunnen verrichten. Vanaf 2016 en 2017 zullen respectievelijk buschauffeurs en vrachtwagenchauffeurs erop gecontroleerd worden.

Er zijn tot nog toe 99 opleidingscentra, 702 modules en 1.242 instructeurs erkend. Vanaf 2013 werden door de opleidingscentra ook heel wat modules ontwikkeld die alle thema's van de nascholing omvatten. Alle voorwaarden zijn vervuld om het mogelijk te maken dat elke chauffeur de 35 nascholingsuren kan volgen voor 2015-2016.

10.04 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Ik hoop dat alle betrokken bestuurders inderdaad een opleiding zullen kunnen volgen.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 19753)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 20232)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Nous ignorons toujours ce qu'il en sera du nouveau code de la route préparé actuellement par le secrétaire d'État. Nous avons appris récemment que les dépanneuses et corbillards seront désormais considérés comme des véhicules prioritaires. En soi c'est plutôt une bonne chose, si ce n'est que les autorisations accordées aux véhicules prioritaires ne sont pas toujours très claires. Bon nombre de conduites actuelles de ces véhicules, comme emprunter la bande d'arrêt d'urgence, franchir une ligne blanche, sont en réalité interdites par le code de la route.

A-t-il été tenu compte, dans le cadre de l'extension de la liste des véhicules prioritaires, des lacunes que comporte le code de la route dans ce domaine? Cette question pourrait-elle être examinée au Parlement?

11.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Que pense le secrétaire d'État du listing des régions? La simplification du code de la route sera-t-elle encore réalisée sous l'actuelle législature? Existe-t-il déjà une liste définitive des articles susceptibles d'être régionalisés?

11.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Actuellement, la police peut emprunter la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes pour rejoindre le lieu d'un accident. Cette autorisation ne s'étend toutefois pas aux autres véhicules, prioritaires ou non. Mon administration planche actuellement sur un projet d'arrêté royal tendant à l'insertion dans le code de la route d'une série de dispositions relatives à l'interdiction d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence. Nous attendons encore les derniers avis des Régions. L'arrêté royal comporte une définition de la bande d'arrêt d'urgence et y autorise la circulation des véhicules prioritaires effectuant une mission d'urgence. Ces véhicules doivent utiliser les clignotants orange-jaune.

La discussion relative à la répartition des compétences actuelles et futures a remis en question les travaux relatifs à la simplification du code de la route. Le dernier mot appartient au niveau fédéral. Des groupes de travail, réunissant des représentants de mon administration et des Régions, oeuvrent actuellement à la préparation de la régionalisation. Ces travaux doivent déboucher sur l'établissement d'une liste des articles du code de la route qui doivent être transférés aux Régions.

L'élaboration du nouveau code de la route constitue un travail de longue haleine. De nombreux conflits

11.01 Bert Wollants (N-VA): We hebben nog steeds geen zicht op de nieuwe wegcode die de staatssecretaris voorbereidt. Recent werd bekend dat takelwagens en lijkwagens tot de prioritaire voertuigen zullen worden gerekend. Op zich is dat niet slecht, ware het niet dat het momenteel erg onduidelijk is wat prioritaire voertuigen nu mogen en wat niet. Veel van wat ze vandaag al doen, mag eigenlijk niet volgens de wegcode, zoals rijden op de pechstrook en een volle witte lijn overschrijden.

Werd aan de lacunes in de wegcode gedacht bij de uitbreiding van de groep prioritaire wagens? Kunnen we een en ander in het Parlement bespreken?

11.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wat vindt de staatssecretaris van de oplijsting door de Gewesten? Komt de vereenvoudiging van de wegcode er nog tijdens deze zittingsperiode? Is er al een definitieve lijst van artikelen die in aanmerking komen voor regionalisering?

11.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De politie mag op dit ogenblik gebruikmaken van de pechstrook van de autosnelwegen om de plaats van een ongeval te bereiken. Dat is echter niet toegelaten voor andere voertuigen, of ze nu prioritair zijn of niet. Mijn administratie werkt momenteel aan een ontwerp van koninklijk besluit dat in de wegcode een aantal bepalingen invoert over het verbod om op de pechstrook te rijden. Wij wachten nog op de laatste adviezen van de Gewesten. Het koninklijk besluit voorziet in een definitie van de pechstrook en staat er verkeer toe van prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren. Deze voertuigen moeten oranjegele knipperlichten gebruiken.

De discussie over de verdeling van de huidige en toekomstige bevoegdheden heeft de werkzaamheden rond de vereenvoudiging van de wegcode gehypothekerd. Het federale niveau heeft het laatste woord, maar ik heb steeds rekening gehouden met de standpunten van de Gewesten. Mijn administratie neemt momenteel in werkgroepen deel aan de voorbereiding van de regionalisering met vertegenwoordigers van de Gewesten. Daaruit moet een lijst voortspuiten van de artikelen die naar de Gewesten moeten worden overgeheveld.

De nieuwe wegcode is een werk van lange adem en er moet ook nog een aantal bevoegdheidsconflicten

de compétence doivent encore être résolus. Je demanderai à ce propos l'avis du Conseil d'État. Dans l'intervalle, un projet d'arrêté royal a été établi concernant les modifications qui doivent être apportées d'urgence à l'actuelle législation.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions restantes sont reportées à la première réunion après les vacances de la Toussaint. Les membres qui préféreraient obtenir une réponse écrite peuvent le signaler au secrétaire de commission.

La réunion publique est levée à 17 h 10.

worden opgelost. Ik zal daarvoor het advies van de Raad van State vragen. In afwachting werd een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld met dringende wijzigingen aan de huidige wetgeving.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De rest van de vragen worden overgeheveld naar de vergadering van na de herfstvakantie. Wie zijn vragen schriftelijk beantwoord wil zien, kan dat melden aan de staatssecretaris.

De openbare vergadering wordt gesloten om 17.10 uur.