



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

11-02-2014

Après-midi

Dinsdag

11-02-2014

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 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 "l'implantation du guichet DIV dans le centre de Gand" (n° 20452)

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

Questions jointes de

- M. Peter Logghe à la ministre de la Justice sur "l'utilisation de drones en Belgique et son cadre juridique" (n° 21317)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la navigation aérienne sans pilote" (n° 21449)

- 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 "l'utilisation de drones à des fins commerciales" (n° 21627)

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

Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les panneaux de signalisation annonçant un contrôle de trajet" (n° 21351)

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inplanting van het DIV-kantoor in het centrum van Gent" (nr. 20452)

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de minister van Justitie over "de inzet van drones in België en het juridisch kader voor dergelijke operaties" (nr. 21317)

- 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 "onbemande luchtvaart" (nr. 21449)

- 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 commerciële inzet van onbemande luchtvaartuigen" (nr. 21627)

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

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aankondigingsborden voor trajectcontroles" (nr. 21351)

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

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

de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la tolérance zéro en matière d'ivresse au volant" (n° 21365)

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

Question de M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le plan de réforme pour l'obtention du permis de conduire" (n° 21475)

Orateurs: **Stefaan Van Hecke**, président du groupe Ecolo-Groen, **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de 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 "le soutien à des initiatives en matière de sécurité routière pour les véhicules à deux roues motorisés" (n° 21617)

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

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'organe de contrôle indépendant de l'aéroport de Zaventem" (n° 21725)

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

Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la catégorisation des vélos électriques" (n° 21863)

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

Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "nultolerantie inzake alcohol in het verkeer" (nr. 21365)

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

6 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het hervormingsplan voor het verkrijgen van een rijbewijs" (nr. 21475)

Sprekers: **Stefaan Van Hecke**, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

7 Vraag van 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 steun voor initiatieven op het stuk van verkeersveiligheid voor gemotoriseerde tweewielers" (nr. 21617)

Sprekers: **Isabelle Emmery**, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

8 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onafhankelijke controleorgaan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 21725)

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

8 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de categorisering van elektrische fietsen" (nr. 21863)

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

Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- M. Ronny Balcaen 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 déraillement d'un train de marchandises à Jemeppe-sur-Sambre" (n° 21830)	10	- de heer Ronny Balcaen 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 ontsporing van een goederentrein in Jemeppe-sur-Sambre" (nr. 21830)	10
- M. Christophe Bastin 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 déraillement d'un train à Jemeppe-sur-Sambre" (n° 21855)	10	- de heer Christophe Bastin 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 ontsporing van een trein in Jemeppe-sur-Sambre" (nr. 21855)	10
<i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les délais de paiement" (n° 21957)	11	- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betalingstermijnen" (nr. 21957)	11
- 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 "les intérêts de retard du SPF Mobilité" (n° 22032)	11	- 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 "de verwijntresten bij de FOD Mobiliteit" (nr. 22032)	11
<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke , président du groupe Ecolo-Groen, Steven Vandeput, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke , voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, Steven Vandeput, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Question de 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 nouvelles routes aériennes au départ de la piste 25R" (n° 22021)	13	Vraag van 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 nieuwe vliegroutes vanaf baan 25R" (nr. 22021)	13
<i>Orateurs:</i> Sonja Becq, Melchior Wathelet , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		<i>Sprekers:</i> Sonja Becq, Melchior Wathelet , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire	14	- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de	14

d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 22065)

staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 22065)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la situation financière et la rémunération des prestations de Belgocontrol" (n° 22070)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de financiële situatie en de vergoeding voor de prestaties van Belgocontrol" (nr. 22070)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la nécessité de mesures structurelles en matière d'économies et de financement de Belgocontrol" (n° 22130)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nood aan structurele maatregelen op het vlak van besparingen en financiering van Belgocontrol" (nr. 22130)

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

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

Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité des travailleurs à Brussels Airport et les possibles répercussions sur le trafic aérien" (n° 21408)

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de werknemers bij Brussels Airport en de mogelijke gevolgen voor het luchtvaartverkeer" (nr. 21408)

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

Sprekers: **Linda Musin, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des feux de brouillard par forte pluie" (n° 21409)

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van de mistlichten bij zware regenval" (nr. 21409)

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

Sprekers: **Linda Musin, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'aveuglement possible des pilotes

Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de

d'avions par des rayons laser" (n° 21542)

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

mogelijke verblinding van vliegtuigpiloten door
laserstralen" (nr. 21542)

Sprekers: **Linda Musin, Melchior Wathelet**,
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie,
Mobiliteit en Staatshervorming

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

du

MARDI 11 FEVRIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 FEBRUARI 2014

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 sous la présidence de Mme Karin Temmerman.

De openbare vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Karin Temmerman.

01 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'implantation du guichet DIV dans le centre de Gand" (n° 20452)

01 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inplanting van het DIV-kantoor in het centrum van Gent" (nr. 20452)

01.01 Karin Temmerman (sp.a): L'an dernier, la DIV de Gand a transféré ses bureaux de Zwijnaarde vers la "Visserij", l'un des axes cyclistes les plus fréquentés à Gand. Conséquence: cette rue étroite et résidentielle située dans le centre de Gand doit absorber plusieurs centaines de véhicules automobiles supplémentaires par jour.

01.01 Karin Temmerman (sp.a): Vorig jaar verhuisde de DIV Gent haar kantoren van Zwijnaarde naar de Visserij, een van de drukste fietsassen in Gent. Momenteel krijgt deze smalle, residentiële straat in het centrum een paar honderd auto's per dag extra te slikken.

Pourquoi le point de vue défendu par la ville de Gand au moment de l'élaboration des projets de transfert du bureau de la DIV n'a-t-il pas été entendu? D'autres sites s'offraient-ils au choix du SPF Mobilité? Pour quelles raisons le choix s'est-il porté spécifiquement sur la "Visserij"?

Waarom werd de stad Gent niet gehoord bij de verhuisplannen van het DIV-kantoor? Had de FOD Mobiliteit nog alternatieve locaties voor ogen? Wat was de reden om specifiek te opteren voor de Visserij?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le site a été proposé par l'organisme de contrôle SBAT, à la demande du SPF Mobilité et Transport. Si la ville de Gand est en mesure de proposer un site aisément accessible par les transports en commun, le SPF est bien évidemment disposé à entamer à ce sujet un dialogue constructif avec la ville et SBAT.

01.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De locatie werd voorgesteld door de keuringsinstelling SBAT, op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Indien de stad Gent een locatie kan voorstellen die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, is de FOD uiteraard bereid om hierover een constructief gesprek aan te gaan met het stadsbestuur en SBAT.

01.03 Karin Temmerman (sp.a): Je demanderai à la ville de Gand de chercher un site alternatif.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- M. Peter Logghe à la ministre de la Justice sur "l'utilisation de drones en Belgique et son cadre juridique" (n° 21317)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la navigation aérienne sans pilote" (n° 21449)
- 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 "l'utilisation de drones à des fins commerciales" (n° 21627)

La **présidente**: La question n° 21317 de M. Logghe est devenue sans objet.

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De nombreuses entreprises innovantes en Belgique sont pionnières en matière de navigation aérienne sans pilote et de drones. Étant donné l'absence de cadre réglementaire, ces entreprises ne sont pas assez prises en considération chez nous.

Des problèmes se posent notamment pour les vols dans l'espace aérien contrôlé. Aucun vol n'a été autorisé à ce jour, à l'exception du Mercator. Il s'agissait toutefois d'un vol international à très haute altitude, alors que la demande est importante en matière de vols à plus basse altitude.

Il semblerait que Belgocontrol et l'armée soient opposés à un projet d'arrêté royal visant à régler la situation. Une version atténuée est à présent en préparation.

Comment se déroule la concertation avec toutes les instances concernées? Quelle est la position de Belgocontrol en matière de navigation aérienne sans pilote? Quelle est la position du ministre?

02.02 Karin Temmerman (sp.a): Bien qu'ils ne doivent pas délivrer d'autorisation, de nombreux bourgmestres reçoivent régulièrement des plaintes relatives à des vols de drones, concernant

01.03 Karin Temmerman (sp.a): Ik zal het Gentse stadsbestuur vragen om te zoeken naar een alternatieve locatie.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Logghe aan de minister van Justitie over "de inzet van drones in België en het juridisch kader voor dergelijke operaties" (nr. 21317)
- 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 "onbemande luchtvaart" (nr. 21449)
- 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 commerciële inzet van onbemande luchtvaartuigen" (nr. 21627)

De **voorzitter**: Vraag nr. 21317 van de heer Logghe vervalt.

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Veel innovatieve bedrijven in België zijn pioniers op het vlak van onbemande luchtvaart en drones. Door het gebrek aan een regelgevend kader komen zij hier echter onvoldoende aan bod.

Zo is er een probleem bij vluchten in het gecontroleerd luchtruim. Er werd nog geen enkele vlucht toegestaan, met uitzondering van de Mercator. Dat was echter een internationale vlucht op zeer grote hoogte, terwijl er vooral veel vraag is naar vluchten op lagere hoogtes.

Een ontwerp-KB om een en ander te regelen zou tegenwind krijgen van Belgocontrol en het leger. Er wordt nu aan een afgezwakte versie gewerkt.

Hoe verloopt het overleg met alle betrokken instanties? Wat is het standpunt van Belgocontrol inzake onbemande luchtvaart? Welk standpunt neemt de minister in?

02.02 Karin Temmerman (sp.a): Hoewel zij geen vergunning moeten afleveren, krijgen nogal wat burgemeesters geregeld klachten over vluchten van drones, vooral met betrekking tot privacy en

essentiellement le respect de la vie privée et la sécurité.

En outre, la photographie aérienne est considérée comme un travail aérien, or, aucun permis ne peut être obtenu à cet effet. Il ne peut davantage être question de certificat de navigabilité vu l'absence d'exigences et de normes spécifiques.

En raison de l'absence d'une réglementation légale, ces petits avions sans pilote se situent toujours dans une zone grise. Où en est aujourd'hui l'élaboration d'une réglementation légale? Des bourgmestres peuvent-ils, dans le cadre de cette problématique, voir leur responsabilité engagée dans des litiges en matière de respect de la vie privée et de la sécurité?

02.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Du point de vue réglementation, le vol des drones tombe sous l'application du Code de l'aviation civile. Un arrêté royal réglant l'utilisation de systèmes aériens commandés à distance dans l'espace aérien belge sera publié en 2014 et il consacrera l'application de la loi relative à la protection de la vie privée pour ce qui concerne la collecte de données à caractère privé lors de ces vols. La Commission européenne a également établi une feuille de route relative à l'intégration d'aéronefs sans pilote dans les espaces aériens non ségrégués. Le projet d'arrêté royal est finalisé et la procédure de consultation des Régions et du Conseil d'État a débuté.

Le projet de texte a été rédigé en étroite coopération avec le secteur RPAS et les autorités désireuses de déployer des aéronefs sans pilote et, à l'été 2013, Belgocontrol et la Défense ont rejoint le projet. Belgocontrol considère que seuls les vols à très basse altitude – 157 mètres – où le pilote maintient le contact visuel avec l'appareil peuvent être immédiatement autorisés. En attendant une technologie plus performante assurant une fonction "détecter et éviter" active, tous les autres types de vol ne pourront être autorisés qu'au terme d'une analyse complémentaire et d'une coordination spéciale.

02.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ces critères sévères édictés par Belgocontrol, à savoir une altitude maximale de 157 mètres et la visibilité de l'appareil pour le pilote, ont-ils été insérés dans le texte de l'arrêté royal?

02.05 Karin Temmerman (sp.a): Cet arrêté royal marque sans conteste une avancée, mais règlera-t-il le problème des compétences des bourgmestres en cas de dépôt d'une plainte auprès des services

Bovendien wordt luchtfotografie beschouwd als luchtarbeid en daarvoor kan men geen vergunning krijgen. Er kan ook geen certificaat voor luchtwaardigheid zijn, want er is een gebrek aan specifieke eisen en normen.

Het uitblijven van een wettelijke regeling betekent dat die onbemande vliegtuigjes zich nog steeds in een grijze wettelijke zone bevinden. Hoe staat het vandaag met de wettelijke regeling? Kunnen burgemeesters in deze problematiek aansprakelijk worden gesteld voor conflicten inzake privacy en veiligheid?

02.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het droneverkeer valt qua regelgeving onder het Luchtvaartwetboek. In 2014 zal er een KB betreffende het gebruik van afstandbestuurde luchtvaartuigsystemen in het Belgische luchtruim worden gepubliceerd. Dit KB bevestigt de toepassing van de privacywetgeving wanneer tijdens de vluchten private gegevens verzameld worden. De Europese Commissie heeft ook een roadmap ontwikkeld betreffende de integratie van onbemande luchtvaartuigen in niet-afgescheiden luchtruimtes. Het KB is inhoudelijk afgerond en de consultatieprocedure bij de Gewesten en de Raad van State is gestart.

Er is een nauwe samenwerking geweest met de RPAS-sector en met de overheden die onbemande luchtvaartuigen willen inzetten. Ook Belgocontrol en Defensie zijn vanaf de zomer van 2013 mee in het project gestapt. Voor Belgocontrol kunnen enkel vluchten op heel lage hoogte – 157 meter – met onmiddellijke ingang worden toegelaten, waarbij de piloot visueel contact met het luchtvaartuig houdt. Alle andere types van vluchten kunnen slechts na bijkomende analyse en speciale coördinatie plaatsvinden, in afwachting van een betere technologie, die een actieve *detect and avoid* mogelijk moet maken.

02.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Zijn die strenge voorwaarden van Belgocontrol – een hoogte van 157 meter en de zichtbaarheid van het toestel voor de piloot – in het KB verwerkt?

02.05 Karin Temmerman (sp.a): Dit KB is zeker een stap vooruit. Zal het een antwoord bieden op vragen rond de bevoegdheid van de burgemeesters wanneer er klacht wordt ingediend bij de

de police?

politiediensten?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les panneaux de signalisation annonçant un contrôle de trajet" (n° 21351)

03 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aankondigingsborden voor trajectcontroles" (nr. 21351)

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Quatre dispositifs de contrôle de trajet sont opérationnels sur nos autoroutes actuellement. Ils permettent de réduire le nombre et la gravité des accidents. Le nombre de victimes de la route s'en trouve dès lors diminué. De plus, le ralentissement du trafic entraîne une réduction des nuisances sonores. C'est pourquoi le gouvernement flamand souhaite aussi recourir aux contrôles de trajet sur les routes régionales. Le fait que la présence de ces dispositifs soit signalée de la même manière que les radars automatiques est source de confusion, cependant, et annihile l'effet de sensibilisation des contrôles de trajet. Aux Pays-Bas, les panneaux de signalisation des contrôles de trajet sont nettement plus grands et ils sont dès lors annoncés plus clairement.

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Thans zijn er vier trajectcontrolesystemen in gebruik op onze snelwegen. Daardoor zijn er minder ongevallen en ze zijn ook minder ernstig. Dat leidt tot minder verkeersslachtoffers. Bovendien is er minder lawaaihinder omdat iedereen trager rijdt. De Vlaamse overheid wil daarom ook op de gewestwegen trajectcontroles inschakelen. Het feit dat deze controles met hetzelfde verkeersbord worden aangeduid als de flitspalen, leidt tot verwarring en doet het sensibiliserende effect van de trajectcontroles teniet. In Nederland gebruikt men een veel groter verkeersbord voor de trajectcontroles en de aankondiging ervan is dus duidelijker.

Le secrétaire d'État est-il favorable à la proposition d'insérer dans le Code de la route un panneau de signalisation distinct pour les contrôles de trajet? Les Régions pourraient-elles éventuellement placer elles-mêmes un panneau informatif? Quel système le secrétaire d'État préfère-t-il?

Is de staatssecretaris het voorstel genegen om een apart verkeersbord voor trajectcontroles in de Wegcode te laten opnemen? Kunnen de Gewesten eventueel zelf een informatief bord plaatsen? Waaraan geeft de staatssecretaris de voorkeur?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je puis répondre par l'affirmative à la première question. Un signal distinct contribuera sans aucun doute à renforcer l'effet de sensibilisation des contrôles de trajet.

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Op de eerste vraag kan ik bevestigend antwoorden. Een apart verkeersbord zal ongetwijfeld bijdragen tot het sensibiliserend effect van trajectcontroles.

Il n'est pas nécessaire que les signaux informatifs figurent dans le code de la route. Les signaux utilisés actuellement pour annoncer les radars n'y figurent d'ailleurs pas et pourtant, les mêmes signaux sont utilisés dans l'ensemble du pays. Il paraît dès lors inutile de réglementer cette matière uniquement pour des raisons d'uniformité.

Het is niet noodzakelijk de informatieborden in het verkeersreglement op te nemen. De borden die momenteel worden gebruikt voor de aankondiging van flitspalen, zijn overigens ook niet in het verkeersreglement opgenomen. In het hele land worden dezelfde borden gebruikt. Bijgevolg lijkt het overbodig om louter met het oog op uniformiteit te reglementeren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman 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 "la tolérance zéro en matière d'ivresse au volant" (n° 21365)

staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "nultolerantie inzake alcohol in het verkeer" (nr. 21365)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): En dépit des campagnes de sensibilisation et des actions Bob organisées depuis des années, le nombre de conducteurs présentant un taux d'alcoolémie trop élevé après avoir été invité à "souffler dans le ballon" ne cesse d'augmenter. Les Belges sont manifestement trop tolérants à l'égard de l'alcool au volant, en particulier pendant la période des fêtes. Cette tolérance est la plus élevée entre 40 et 50 ans.

04.01 Karin Temmerman (sp.a): Ondanks de jarenlange sensibiliserings- en Bob-campagnes stijgt het aantal bestuurders dat tijdens alcoholcontroles positief blaast. De Belgen zijn duidelijk te tolerant tegenover alcohol in het verkeer, en dat zeker in bepaalde feestperiodes. Die tolerantie is het grootst in de groep tussen 40 en 50 jaar.

Soixante-quatre pour cent des automobilistes ne boivent jamais avant de prendre le volant et 90 % de ceux-ci sont favorables à un durcissement des contrôles. De plus en plus de voix s'élèvent en faveur de la tolérance zéro. Il ressort d'une enquête que cette tolérance zéro devrait davantage être appliquée aux aînés qu'aux jeunes.

Vierenzeventig procent van de autobestuurders drinkt nooit voor het rijden en 90 procent hiervan is voorstander van strengere alcoholcontroles. Er gaan steeds meer stemmen op voor nultolerantie. Uit een enquête blijkt dat men die nultolerantie eerder bij ouderen zou moeten toepassen dan bij jongeren.

Le secrétaire d'État est-il favorable à l'instauration de la tolérance zéro s'agissant de l'alcool au volant? Dans l'affirmative, comment entend-il mettre cette mesure en œuvre?

Is de staatssecretaris voorstander van het invoeren van de nultolerantie voor alcohol in het verkeer? Zo ja, hoe wil hij dat concretiseren?

04.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les résultats des contrôles d'alcoolémie réalisés la nuit de la Saint-Sylvestre sont basés sur un échantillon très restreint et ne peuvent être extrapolés. Il ressort toutefois du bilan final de la campagne Bob 2013-2014 que l'alcootest s'est révélé positif pour 3,2 % des conducteurs contrôlés. Ces dernières années, nous observons une stagnation de ce chiffre autour de 3 %.

04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De resultaten van de alcoholcontroles tijdens oudejaarsnacht zijn gebaseerd op een zeer kleine steekproef en kunnen niet worden geëxtrapoleerd. Uit de eindbalans van de Bob-campagne 2013-2014 echter blijkt dat 3,2 procent van de gecontroleerde bestuurders positief blies. De laatste jaren stellen we een stagnatie vast rond 3 procent.

La campagne Bob a certainement porté ses fruits vu son impact sur les conducteurs, qui ont adapté leur comportement face au risque accru de contrôle. Il demeure toutefois nécessaire de continuer à investir tous les moyens disponibles dans la lutte contre l'alcool au volant. La campagne Bob poursuit tout au long de l'année son travail de communication et de sensibilisation. Le message est clair: le taux d'alcoolémie au volant doit être ramené à zéro, même s'il est très difficile de prouver scientifiquement l'existence d'un lien entre un faible taux d'alcoolémie et le risque d'accident.

De Bob-campagne is zeker succesvol, gezien de impact op de bestuurders. Zij passen hun gedrag wel degelijk aan door het verhoogd risico om te worden gecontroleerd. Toch blijft het nodig om alle middelen in te zetten in de strijd tegen alcoholgebruik in het verkeer. De Bob-campagne blijft daarover het hele jaar door communiceren en sensibiliseren. De boodschap is duidelijk: we moeten het alcoholgebruik in het verkeer tot nul herleiden, ook al is het zeer moeilijk wetenschappelijk te bewijzen dat er een verband is tussen een laag promillage en het risico op ongevallen.

Nous devons voir comment investir au mieux nos capacités actuelles au profit de la sécurité routière. Si nous devons investir trop d'effectifs pour faire respecter, par exemple, une limite de 0,1 pour mille et si cela devait se faire au détriment de la capacité

We moeten nagaan hoe we de huidige capaciteit het beste kunnen inzetten voor de verkeersveiligheid. Indien te veel mankracht zou moeten worden geïnvesteerd om bijvoorbeeld een 0,1-promillegrens te handhaven, en dit ten koste

résiduaire pour évincer les gros buveurs de la circulation, la sécurité routière pourrait même en pâtir.

Les résultats de la campagne Bob 2013-2014 seront commentés au sein de cette commission le 25 février 2014. Le chiffre de 3 % reste de toute façon trop élevé.

L'incident est clos.

05 Question de M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le plan de réforme pour l'obtention du permis de conduire" (n° 21475)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Le 1er février 2014, des règles plus strictes sont entrées en vigueur pour l'obtention du permis de conduire. Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, les compétences relatives à l'obtention du permis de conduire sont transférées aux Régions. Pourquoi faut-il encore modifier d'urgence la réglementation aujourd'hui?

Certaines études indiquent-elles que les écoles de conduite automobile produisent des conducteurs plus aptes et plus vigilants que ceux qui passent par les autres circuits d'apprentissage? Pourquoi cette formation est-elle favorisée aujourd'hui? Pourquoi une formation assurée par un instructeur indépendant ne répondrait-elle pas aux exigences de qualité? Qu'en est-il des instructeurs qui travaillent sous statut d'indépendant pour une école de conduite agréée?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La préparation de l'arrêté royal du 4 décembre 2013 a commencé en 2009. Cet arrêté répond à un réel besoin. Il met fin au caractère indéfiniment renouvelable du permis provisoire avec accompagnateur et au phénomène des écoles de conduite non agréées. Il réintroduit l'obligation de suivre une formation théorique après deux échecs à l'examen théorique.

En 2012, 67,2 % des candidats conducteurs ayant participé à l'examen pratique avec un véhicule d'une école de conduite et 56,8 % des candidats conduisant leur propre véhicule ont réussi l'examen. D'autre part, 55,2 % des conducteurs détenant un

zou gaan van de capaciteit die overblijft om de zware drinkers uit het verkeer te halen, dan kan zelfs worden verwacht dat dit negatieve consequenties zou kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

Op 25 februari 2014 worden de resultaten van de Bob-campagne 2013-2014 in deze commissie toegelicht. Het cijfer van 3 procent blijft hoe dan ook te hoog.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het hervormingsplan voor het verkrijgen van een rijbewijs" (nr. 21475)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Op 1 februari 2014 traden er strengere regels in werking voor het verkrijgen van een rijbewijs. In het kader van de zesde staatshervorming worden de bevoegdheden over het behalen van een rijbewijs overgeheveld naar de Gewesten. Wat is de dringende reden om nu nog de regeling te wijzigen?

Zijn er studies die aantonen dat autorijscholen meer rijvaardige en verkeersbewuste autobestuurders afleveren dan de andere vormen van rijopleiding? Waarom wordt deze opleiding nu bevoorrecht? Waarom zou een opleiding door een zelfstandige rij-instructeur niet beantwoorden aan de kwaliteitsvereisten? Wat gebeurt er met de instructeurs die met een statuut van zelfstandige voor een erkende rijschool werken?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De voorbereiding van het KB van 4 december 2013 is gestart in 2009 en beantwoordt aan een reële behoefte. Het maakt een einde aan de onbegrensde hernieuwbaarheid van het voorlopig rijbewijs met begeleider en aan het fenomeen van niet-erkende rijscholen. Het voert ook opnieuw de verplichting in om een theoretische opleiding te volgen na twee mislukkingen in het theoretisch rijexamen.

Van diegenen die deelnamen aan het praktijkexamen met een voertuig van een rijschool, was in 2012 67,2 procent geslaagd tegenover 56,8 procent van de deelnemers met een eigen voertuig. Van de kandidaten met een voorlopig

permis provisoire sans accompagnateur et ayant suivi 20 heures de cours de conduite et 66,3 % des candidats ayant suivi plus de 20 heures de cours ont réussi. Ensuite, 66,8 % des élèves porteurs d'un permis provisoire avec accompagnateur et ayant suivi une formation dans une école de conduite et 55,7 % des candidats n'ayant pas suivi de formation dans une école ont réussi.

Il ressort d'une étude réalisée en 2007 que le nombre de kilomètres parcourus ne joue aucun rôle si ce n'est qu'on observe la répétition incessante de mauvaises habitudes. L'auto-contrôle ne peut être acquis qu'avec l'intervention d'instructeurs professionnels.

La qualité de la formation par des instructeurs en dehors des auto-écoles agréées en peut être garantie, parce que les intéressés ne sont pas tenus de suivre annuellement un cours de recyclage.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 21542 de Mme Musin est reportée.

06 Question de 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 "le soutien à des initiatives en matière de sécurité routière pour les véhicules à deux roues motorisés" (n° 21617)

06.01 Isabelle Emmery (PS): Les conducteurs de deux roues motorisés sont un public à sensibiliser en permanence sur la bonne utilisation des véhicules et sur la connaissance du code de la route.

Il est important de soutenir l'action des associations et fédérations de motards car elles touchent directement une grande partie du public cible.

Prévoyez-vous des actions de sensibilisation sur le terrain? Si oui, avec quels partenaires? Prévoyez-vous un soutien financier particulier afin d'aider ces associations?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Les campagnes de sensibilisation, tant au niveau national avec l'IBSR que régional ou provincial, portent sur l'information et la sensibilisation des usagers des véhicules deux

roues sans accompagnateur. Les candidats au permis de conduire sans accompagnateur qui ont suivi 20 heures de cours de conduite ont obtenu le permis à 66,3 %, contre 55,7 % pour ceux qui n'ont pas suivi de formation. Les élèves titulaires d'un permis provisoire avec accompagnateur qui ont suivi une formation dans une école de conduite ont obtenu le permis à 66,8 %, contre 55,7 % pour ceux qui n'ont pas suivi de formation dans une école.

Een studie uit 2007 toont aan dat het aantal afgelegde kilometers geen enkele rol speelt als dat niet meer is dan een voortdurende herhaling van aangeleerde slechte gewoontes. De nodige zelftoetsing kan enkel aangeleerd worden door professionele instructeurs.

De kwaliteit van de opleiding door rij-instructeurs buiten een erkende rijkschool kan niet worden gegarandeerd, omdat zij niet verplicht zijn tot een jaarlijkse bijscholing.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21542 van mevrouw Musin wordt uitgesteld.

06 Vraag van 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 steun voor initiatieven op het stuk van verkeersveiligheid voor gemotoriseerde tweewielers" (nr. 21617)

06.01 Isabelle Emmery (PS): De bestuurders van gemotoriseerde tweewielers moeten voortdurend gesensibiliseerd worden met het oog op een correct gebruik van hun voertuig en hun kennis van de wegcode.

Het is belangrijk het werk van de verenigingen en federaties van motorrijders te ondersteunen, omdat die een groot deel van de doelgroep rechtstreeks kunnen bereiken.

Zal u sensibiliseringscampagnes in het veld organiseren? Zo ja, met welke partners? Zal u die verenigingen financieel ondersteunen?

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): De sensibiliseringscampagnes, die zowel nationaal – in samenwerking met het BIVV – als regionaal of provinciaal georganiseerd worden, zijn gericht op de voorlichting en sensibilisering van de gebruikers van

roues motorisés ainsi que des autres conducteurs. Cette année encore, des campagnes significatives seront effectuées.

En outre, le SPF Mobilité et Transport apporte une aide financière – 35 000 euros cette année – à l'organisme FEDEMOT qui s'occupe de la formation et de la sensibilisation des jeunes utilisateurs. Et 6 000 euros ont été octroyés en 2012 à l'organisation du Festival de la Moto.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'organe de contrôle indépendant de l'aéroport de Zaventem" (n° 21725)

07.01 Valérie De Bue (MR): Lors de vos réponses aux questions posées le 22 octobre dernier, vous déclariez qu'il fallait mettre en oeuvre l'accord de gouvernement sur la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem. Un organe de contrôle indépendant doit permettre un regard extérieur sur les problèmes de choix des pistes et des prises de décision en toute transparence.

Où en est ce dossier? Pouvons-nous encore espérer voir une réalisation avant la fin de cette législature?

07.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): La création d'une autorité de contrôle et d'une loi stabilisant les procédures et le renforcement du service de médiation en matière de nuisances sonores restent des priorités. Des textes ont été soumis à une réunion de concertation en inter-cabinet le 6 février dernier. Mon objectif demeure de présenter le dossier complet devant le Conseil des ministres pour la fin du mois de février.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 21756 de Mme Warzée-Caverenne est transformée en question écrite.

08 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et

gemotoriseerde tweewielers en de andere bestuurders. Dit jaar zullen er nog belangrijke campagnes op poten worden gezet.

Bovendien biedt de FOD Mobiliteit en Vervoer FEDEMOT, de vereniging die zich inzet voor de opleiding en sensibilisering van jonge gebruikers, financiële hulp aan, dit jaar voor een bedrag van 35.000 euro. En in 2012 werd er 6.000 euro toegekend aan de organisatoren van het Festival de la Moto.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onafhankelijke controleorgaan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 21725)

07.01 Valérie De Bue (MR): In uw antwoord op de vragen die op 22 oktober 2013 gesteld werden, verklaarde u dat het akkoord van de regering inzake de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem ten uitvoer moest worden gelegd. Een onafhankelijk controleorgaan moet het mogelijk maken om de problemen in verband met de keuze van de start- en landingsbanen aan een extern oordeel te toetsen, en in alle transparantie beslissingen te nemen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat dossier? Zal een en ander nog vóór het einde van de zittingsperiode kunnen worden gerealiseerd?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): De oprichting van een controleautoriteit en de uitvaardiging van een wet die ertoe strekt de procedures vast te leggen en de ombudsdienst te versterken die klachten over geluidsoverlast behandelt, blijven bovenaan op mijn prioriteitenlijst staan. Er werden teksten besproken tijdens een interkabinettenvergadering op 6 februari jongstleden. Ik streef er nog altijd naar het volledige dossier tegen eind februari aan de ministerraad voor te leggen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21756 van mevrouw Warzée-Caverenne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en

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 catégorisation des vélos électriques" (n° 21863)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Plusieurs sortes de vélos électriques sont vendus sur le marché et il n'est pas toujours évident de savoir à quelle catégorie de véhicules ils appartiennent.

Certains vélos électriques offrent une assistance au pédalage: le pedelec fournit une assistance jusqu'à 25 km/h et le speed pedelec jusqu'à 45 km/h. Par ailleurs, les e-bike avec moteur auxiliaire électrique offrent aussi une assistance sans pédalage, la vitesse maximale pouvant atteindre 25 à 45 km/h. D'après le secrétaire d'État, le speed pedelec est assimilé à un vélomoteur de classe B et il implique dès lors la possession d'un permis de conduire et le port du casque. Or les assureurs ne considèrent les vélos électriques comme des véhicules motorisés qu'à partir du moment où leur propulsion ne nécessite pas de pédalage. Une assurance en responsabilité civile est dès lors nécessaire pour ces vélos mais une assurance familiale suffirait dans les autres cas, notamment pour le speed pedelec. Cette confusion pourrait entraîner de lourdes conséquences.

La Commission européenne a-t-elle finalisé son travail de catégorisation en la matière? Une campagne d'information sera-t-elle élaborée pour les vendeurs, les utilisateurs et les assureurs? En attendant, le secrétaire d'État peut-il déjà fournir une catégorisation temporaire? Des amendes ont-elles déjà été infligées pour des infractions en la matière?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le 28 janvier, le règlement n° 44/2014 de la Commission européenne visant à compléter le règlement n° 168/2013 a paru au Journal Officiel de l'Union européenne. Ces deux règlements seront d'application à partir du 1^{er} janvier 2016. Mon administration prépare un tableau récapitulatif. Tous les intéressés recevront les informations nécessaires.

Mon administration doit d'abord analyser le règlement et le règlement délégué et l'on pourra ensuite examiner quelles règles de circulation et quelles obligations doivent être jointes au code de la route si besoin est.

Je ne dispose d'aucune information relative au nombre d'amendes déjà infligées aux conducteurs de vélos électriques.

Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de categorisering van elektrische fietsen" (nr. 21863)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Er zijn verschillende soorten elektrische fietsen op de markt en het is niet altijd duidelijk onder welke categorie voertuigen die vallen.

Er zijn elektrische fietsen met trapondersteuning: de pedelec levert ondersteuning tot 25 kilometer per uur, de speed pedelec tot 45 kilometer per uur. Daarnaast zijn er de e-bikes met elektrische hulpmotor, die ook rijden zonder te trappen en waarbij de maximale snelheid 25 tot 45 kilometer per uur kan bedragen. Volgens de minister is een speed pedelec gelijkgesteld aan een bromfiets klasse B zodat rijbewijs en valhelm verplicht zijn. Verzekeraars beschouwen elektrische fietsen enkel als een gemotoriseerd voertuig als ze zich voortbewegen zonder te trappen. Voor dergelijke fietsen is een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid nodig, voor de andere – waaronder de speed pedelec – zou dan een familiale verzekering voldoende zijn. Die onduidelijkheid kan grote gevolgen hebben.

Heeft de Europese Commissie de categorisering al afgerond? Zal er een informatiecampaagne komen voor verkopers, gebruikers en verzekeraars? Kan de minister in afwachting daarvan al een voorlopige categorisering geven? Zijn er al boetes uitgeschreven voor overtredingen?

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Op 28 januari is de verordening nr. 44/2014 van de Europese Commissie ter aanvulling van verordening nr. 168/2013 gepubliceerd in het publicatieblad van de Europese Unie. Beide zijn van toepassing vanaf 1 januari 2016. Mijn administratie werkt aan een overzichtstabel. Alle belanghebbenden zullen de nodige informatie krijgen.

Pas als mijn administratie de verordening en de gedelegeerde verordening zal hebben geanalyseerd, kan bekeken worden welke verkeersregels en welke verplichtingen er zo nodig aan moeten worden gekoppeld in de Wegcode.

Ik beschik niet over informatie over het aantal boetes dat bestuurders van elektrische fietsen al kregen.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ce vide juridique peut entraîner des problèmes en cas d'accident. La situation doit dès lors être clarifiée le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- M. Ronny Balcaen 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 déraillement d'un train de marchandises à Jemeppe-sur-Sambre" (n° 21830)
- M. Christophe Bastin 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 déraillement d'un train à Jemeppe-sur-Sambre" (n° 21855)

09.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): La série d'accidents impliquant des trains de marchandises se poursuit avec le déraillement de Jemeppe-sur-Sambre.

Que savez-vous à ce stade sur cet accident? Quelles sont les matières contenues dans les wagons?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Ce train était composé de 18 wagons-citernes contenant du dichlorure d'éthylène. La locomotive diesel a été décrochée pour former sur une autre voie un nouveau train de 28 wagons-citernes, dont dix de peroxyde d'hydrogène. Lors de ce mouvement, l'agent de triage se trouve sur la plate-forme du premier wagon et guide le conducteur. Celui-ci a ressenti un choc et a ordonné l'arrêt du convoi. Trois wagons ont déraillé.

Or le nouveau convoi ne porte pas encore de numéro d'identification et le conducteur donne le numéro du convoi précédent à Traffic Control, ce qui fait croire que les marchandises impliquées dans le déraillement présentent un danger.

Peu après, l'agent de triage informe la permanence Infrabel Réseau que les wagons-citernes impliqués dans le déraillement contiennent du peroxyde d'hydrogène. Les services d'incendie constatent

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat juridisch vacuüm kan problemen geven bij ongevallen. Daarom moet er zo snel mogelijk duidelijkheid komen.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen 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 ontsporing van een goederentrein in Jemeppe-sur-Sambre" (nr. 21830)
- de heer Christophe Bastin 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 ontsporing van een trein in Jemeppe-sur-Sambre" (nr. 21855)

09.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Met de ontsporing in Jemeppe-sur-Sambre is de reeks ongevallen met goederentreinen weer wat langer geworden.

Wat weet u in dit stadium over dat ongeval? Wat zat er in de wagons?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): De trein die aankwam in Jemeppe-sur-Sambre bestond uit 18 tankwagons die ethyleendichloride bevatten. De diesellocomotief werd losgekoppeld om op een ander spoor een nieuwe trein met 28 tankwagons te vormen, waarvan er tien waterstofperoxide bevatten. Bij zo'n manoeuvre staat de rangeerder op het platform van de eerste wagon en geeft de treinbestuurder aanwijzingen. Toen de rangeerder een schok voelde gelastte hij het konvooi onmiddellijk stop te zetten. Drie wagons ontspoorde.

Het nieuwe konvooi droeg echter nog geen identificatienummer en de treinbestuurder bezorgde Traffic Control het nummer van de vorige trein, waardoor de indruk werd gewekt dat de goederen in de ontspoorde tankwagons een gevaar inhielden.

Kort daarna werd de permanentiedienst Infrabel Netwerk door de rangeerder op de hoogte gebracht van het feit dat de ontspoorde tankwagons waterstofperoxide bevatten. De brandweer kon aan

l'absence de dégâts aux citernes et de fuites. L'organisme d'enquête a été prévenu, un enquêteur a relevé les premières informations et constatations pour évaluer la situation. Il conclut qu'il ne s'agit pas d'un accident grave.

09.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): L'enquête n'était pas obligatoire dans ces conditions mais c'est une bonne chose que l'organisme d'enquête se soit rendu sur les lieux.

09.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Le problème dans ce cas-ci, c'est la mauvaise information liée au code. Il faut actualiser cette information plus vite pour que la sécurité civile ou les pompiers sachent à quoi ils ont affaire exactement.

09.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): À Taintignies comme à Godinne, il y a eu le même problème de convois mal identifiés. Il faudra y travailler.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 21892 de M. Devlies, absent, est supprimée. La question n° 21900 de M. Schiltz est retirée, à sa demande.

10 Questions jointes de

- M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les délais de paiement" (n° 21957)
- 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 "les intérêts de retard du SPF Mobilité" (n° 22032)

10.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): En ce qui concerne le budget 2014, la Cour des comptes a formulé une série de remarques sur les factures en souffrance au SPF Justice. J'aimerais connaître la situation en la matière dans les autres SPF et dans les entreprises publiques.

Combien de factures étaient en souffrance au 31 décembre 2012 et en janvier 2013? De janvier 2012 à janvier 2013, combien de factures ont été payées tardivement? Quelle est la durée moyenne de dépassement des délais de paiement? Quel est

de wagons echter geen schade of lekken vaststellen. Het onderzoeksorgaan werd ingelicht en een onderzoeker verzamelde de eerste gegevens en deed de eerste vaststellingen om zicht te krijgen op de situatie. Hij kwam tot het besluit dat het hier niet over een ernstig ongeval ging.

09.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): In een dergelijk geval hoefde er geen onderzoek te worden verricht, maar het is een goede zaak dat het onderzoeksorgaan ter plaatse is geweest.

09.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Het probleem was dat de informatie over de code niet correct was. Deze informatie moet zo snel mogelijk worden bijgewerkt, opdat de civiele veiligheid en de brandweer precies weten waarmee ze te maken hebben.

09.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Zowel in Taintignies als in Godinne lag het probleem bij de identificatie van de treinen: dat moet beter.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Devlies is afwezig. Zijn vraag nr. 21892 vervalt. Vraag nr. 21900 van de heer Schiltz wordt op zijn verzoek uitgesteld.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betalingstermijnen" (nr. 21957)
- 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 "de verwijlrenten bij de FOD Mobiliteit" (nr. 22032)

10.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Het Rekenhof heeft inzake de begroting 2014 een aantal opmerkingen geformuleerd over achterstallige facturen bij de FOD Justitie. Ik wil weten hoe het zit bij andere FOD's en overheidsbedrijven.

Hoeveel bedroeg het totaal aan openstaande facturen op 31 december 2012 en in januari 2013? Hoeveel facturen werden te laat betaald van januari 2012 tot januari 2013? Wat is de gemiddelde duur van overschrijding van de betaaltermijn? Welk

le montant total des factures payées tardivement? En moyenne, combien de temps un fournisseur doit-il patienter avant d'obtenir le paiement de factures émises entre janvier 2012 et janvier 2013? Quel est le montant des surcoûts, des clauses de pénalité, des intérêts de retard, des indemnités de procédure et des éventuels frais de recouvrement? Ces cinq dernières années, des fournisseurs ont-ils intenté des actions en recouvrement judiciaire? Dans l'affirmative, pour quel montant? L'État a-t-il déjà été condamné? Combien de condamnations ont été prononcées? Quel est le montant des honoraires des avocats? Quelles sont les principales raisons des retards de paiement? Comment comptez-vous résoudre le problème?

totaalbedrag vertegenwoordigen de laattijdig betaalde facturen? Hoe lang moet een leverancier gemiddeld wachten vooraleer facturen, uitgeschreven tussen januari 2012 en januari 2013, worden betaald? Hoe groot zijn de meerkosten, boetebedingen, intresten, rechtsplegingsvergoedingen en eventuele invorderingskosten? Zijn er de laatste vijf jaar leveranciers overgegaan tot gerechtelijke invordering? Voor welke bedragen? Werden er reeds vonnissen geveld in het nadeel van de Staat? Hoeveel? Hoeveel erelonen werden betaald aan advocaten? Wat zijn de belangrijkste redenen voor laattijdige betaling van facturen? Hoe wordt het probleem verholpen?

10.02 Steven Vandeput (N-VA):

(En raison de problèmes techniques, le texte n'est pas disponible.)

10.02 Steven Vandeput (N-VA):

(Wegens technische problemen is er geen tekst.)

10.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le solde des factures non contestées se montait à près de 2 millions d'euros au 31 décembre 2012 et à 2 800 000 euros au 31 décembre 2013. En 2012, 2 356 factures ont été payées avec un retard de 32,5 jours en moyenne. Le montant total représente quelque 5,5 millions d'euros. À partir de la seconde moitié de 2012, les résultats se sont systématiquement améliorés.

10.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Op 31 december 2012 bedroeg het openstaande saldo aan niet-betwiste facturen bijna 2 miljoen euro, op 31 januari 2013 2.800.000 euro. In 2012 werden 2.356 facturen te laat betaald, gemiddeld 32,5 dagen. Het ging om een bedrag van ongeveer 5,5 miljoen euro. Vanaf de tweede helft van 2012 zijn de resultaten stelselmatig verbeterd.

Des intérêts de 5 000 euros ont été payés en 2012 à titre d'intérêts moratoires et de pénalité. Il n'y a pas eu de recouvrements judiciaires.

In 2012 werd voor 5.000 euro aan verwijntresten en boetebedingen betaald. Er waren geen gerechtelijke invorderingen.

Les causes sont toujours la marge budgétaire restreinte et les mesures prises.

De oorzaken zijn de steeds beperktere budgettaire ruimte en de genomen maatregelen.

Toute facture dont l'échéance approche fait actuellement l'objet d'un suivi individuel. Les problèmes globaux ou récurrents sont examinés.

Elke factuur die haar vervaldatum nadert, wordt nu individueel gevolgd. Overkoepelende of terugkerende problemen worden besproken.

En 2013, 1 228 factures seulement ont été payées après l'échéance.

In het jaar 2013 werden maar 1.228 facturen na de vervaldatum betaald.

En 2013, les intérêts de retard se sont montés à 13 500 euros. Une indemnité forfaitaire de 40 euros est versée, mais seulement à la demande du fournisseur.

In 2013 werd 13.500 euro aan verwijntresten betaald. Een forfaitaire vergoeding van 40 euro wordt enkel op vraag van de leveranciers betaald.

10.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Les indépendants et les PME ont déjà bien du mal à garder la tête hors de l'eau et des factures payées tardivement les mettent encore plus en difficulté. C'est donc au gouvernement de montrer l'exemple et de régler ses factures le plus correctement et avec le moins de retard possible, et ce en toutes circonstances.

10.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Zelfstandigen en kmo's hebben het vaak al moeilijk om het hoofd boven water te houden. Als de facturen ook nog eens te laat worden betaald, zorgt dat voor extra problemen. Daarom moet de overheid het goede voorbeeld geven en haar facturen altijd zo correct en zo tijdig mogelijk betalen.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): Il faut attirer l'attention des services sur le fait que la loi doit aussi être appliquée en ce qui concerne les paiements. Sinon, il faut modifier la loi elle-même.

L'incident est clos.

11 Question de 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 nouvelles routes aériennes au départ de la piste 25R" (n° 22021)

11.01 Sonja Becq (CD&V): Le 22 octobre dernier, le secrétaire d'État avait annoncé pour le 9 janvier 2014 la mise en service de nouvelles routes aériennes, avec pour conséquence un déplacement vers le nord de la route DENUT et de la route CIV. En outre, selon un courrier de la ministre Milquet, les routes DENUT et CIV seraient permutées. N'ayant pas été consulté à propos de ces mesures ni de la modification des routes, le gouvernement flamand a introduit un recours au Conseil d'État.

Ces nouvelles routes aériennes au départ de la piste 25R avaient-elles fait l'objet d'un accord au sein du gouvernement fédéral? Quel en est concrètement l'impact? Quelle est, en mètres, l'ampleur du glissement à partir du niveau du sol? Combien de personnes résident dans le corridor modifié qui sera exposé aux nuisances sonores? Les informations communiquées par la ministre Milquet dans son courrier sont-elles exactes et, dans l'affirmative, à quels effets faut-il s'attendre?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): J'exécute mot pour mot les accords de 2008 et de 2010, sauf quand mon administration ou des experts me signalent de problèmes de sécurité. Je ne prendrai en effet aucun risque. Les modifications apportées aux routes CIV et DENUT découlent des engagements pris de mieux suivre le tracé du Ring. L'impact pour la périphérie Nord est positif, car les nouvelles routes survolent des zones moins peuplées.

11.03 Sonja Becq (CD&V): Je regrette que le secrétaire d'État ne fournisse pas de détails plus concrets. J'entends davantage de plaintes concernant les nuisances, mais il ne me fournit aucun élément permettant de le croire. La discussion persiste dès lors.

11.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Il n'y a pas d'autres routes via le

10.05 Steven Vandeput (N-VA): De diensten moeten erop attent gemaakt worden dat ook bij betalingen de wet moet worden toegepast, anders moet de wet zelf aangepast worden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van 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 nieuwe vliegroutes vanaf baan 25R" (nr. 22021)

11.01 Sonja Becq (CD&V): Op 22 oktober kondigde de staatssecretaris nieuwe vliegroutes aan die op 9 januari 2014 zouden intreden, waardoor de DENUT-route en de CIV-route naar het noorden verschuiven. Daarnaast zou, volgens een brief van minister Milquet, DENUT worden omgewisseld met CIV. Omdat zij geen inspraak had in deze maatregelen en het wijzigen van de routes, trok de Vlaamse Regering naar de Raad van State.

Was er binnen de federale regering een akkoord over deze nieuwe vliegroutes vanaf baan 25R? Wat is de concrete impact ervan? Hoe groot is de verschuiving in aantal meters vanop de begane grond? Hoeveel personen wonen in de gewijzigde corridor die aan geluidslast onderhevig zal zijn? Klopt het wat minister Milquet schrijft en, zo ja, wat zijn daarvan de gevolgen?

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Ik voer de akkoorden van 2008 en 2010 woord voor woord uit, behalve wanneer mijn administratie of experts veiligheidsproblemen signaleren. Ik zal immers geen enkel risico nemen. De aanpassingen aan de CIV- en DENUT-routes maken deel uit van de akkoorden om onder andere de Ring beter te volgen. De impact is positief voor de Noordrand, want de nieuwe routes gaan langs minder bevolkte gebieden.

11.03 Sonja Becq (CD&V): Het is jammer dat de staatssecretaris niet concreter wordt. Ik hoor meer mensen klagen over overlast, maar hij reikt mij geen elementen aan om hem te geloven. Daardoor blijft de discussie bestaan.

11.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Er lopen geen bijkomende routes via

Noordrand mais seulement des échangeurs. Je vous ferai communiquer la carte et Mme Becq pourra le constater par elle-même. Je me félicite de l'entendre plaider, tout comme moi, en faveur de la transparence la plus totale en ce qui concerne la mise en œuvre de la norme de vent dans le cadre de l'utilisation des routes.

11.05 Sonja Becq (CD&V): Nous avons toujours préconisé la complète transparence. Mais, par ailleurs, la sécurité et les normes de vent doivent être identiques pour tous et la répartition doit être équilibrée.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 22065)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la situation financière et la rémunération des prestations de Belgocontrol" (n° 22070)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la nécessité de mesures structurelles en matière d'économies et de financement de Belgocontrol" (n° 22130)

12.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Il a été décidé d'octroyer une avance de 20 millions d'euros à Belgocontrol et d'inscrire ce montant au budget 2014. Cette mesure dictée par la nécessité constitue une sorte de garantie d'État, pour que Belgocontrol puisse remplir ses obligations financières. Elle ne s'attaque toutefois pas aux causes des problèmes financiers de Belgocontrol, à savoir les contributions des aéroports régionaux, un blocage du tarif de la tour pour Zaventem et les vols exemptés.

Pourquoi, en dépit de la promesse formelle inscrite dans l'accord de gouvernement, la révision de l'accord de coopération de 1989 n'a-t-elle toujours pas été inscrite à l'ordre du jour du comité de concertation ou de la conférence interministérielle

de Noordrand, er zijn alleen maar wissels. Ik zal de kaart laten bezorgen zodat mevrouw Becq dat zelf kan vaststellen. Ik ben blij dat ze, net als ik, pleit voor volledige transparantie inzake de uitvoering van de windnorm bij het gebruik van de routes.

11.05 Sonja Becq (CD&V): Wij hebben altijd gepleit voor volledige transparantie. Daarnaast moeten de veiligheid en de windnormen voor iedereen op een gelijke manier worden toegepast en de spreiding dient gelijk te gebeuren.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 22065)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de financiële situatie en de vergoeding voor de prestaties van Belgocontrol" (nr. 22070)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nood aan structurele maatregelen op het vlak van besparingen en financiering van Belgocontrol" (nr. 22130)

12.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Er is beslist om een voorschot van 20 miljoen euro toe te kennen aan Belgocontrol en dat bedrag op de begroting van 2014 in te schrijven. Dat is nodig als een soort van staatsgarantie, zodat Belgocontrol aan zijn financiële verplichtingen kan voldoen. Dit pakt echter de basisoorzaak van de financiële problemen van Belgocontrol niet aan, namelijk de bijdragen van de regionale luchthavens, een blokkering van het torentarief voor Zaventem en de vrijgestelde vluchten.

Waarom is, ondanks de stellige belofte in het regeerakkoord, de herziening van het samenwerkingsakkoord uit 1989 nog altijd niet op de agenda van het overlegcomité of van de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur

Mobilité, Infrastructure et Télécommunications?

en Telecommunicatie (ICMIT) geplaatst?

12.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): En 2011, le gouvernement s'était engagé à examiner l'ensemble des moyens devant permettre à Belgocontrol de retrouver un équilibre structurel. Quelles sont selon vous les raisons du déficit de Belgocontrol?

En 2014, vous avez proposé de prévoir au budget une avance de 20 millions d'euros qui ne serait déboursée que si nécessaire. Renoncez-vous à régler la question de façon structurelle sous cette législature?

L'accord de coopération de 1989 constitue-t-il un motif suffisant pour ne pas appliquer le règlement européen (CE) n°1794/2006 régissant la tarification des services de navigation aérienne?

Suivant ce règlement européen, seuls des vols extrêmement minoritaires peuvent être exonérés des redevances dites "de route". Comment expliquez-vous que Belgocontrol ne soit pas rémunérée pour de très nombreux vols officiels accueillis à Bruxelles?

12.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Le problème du financement de Belgocontrol s'explique essentiellement par la non-rémunération ou la rémunération partielle de services que l'entreprise a l'obligation de prester. Avant 2010, ces services non ou peu rémunérés étaient financés par les redevances reçues de compagnies aériennes pour les avions qui survolent la Belgique. Depuis 2010, cette subvention croisée est interdite par la réglementation européenne.

Depuis lors, Belgocontrol a dû financer ses services sur ses propres moyens. L'entreprise publique a épuisé toutes ses réserves, et un nouveau système de financement est indispensable pour assurer la continuité des services.

(*En néerlandais*) Afin de résoudre structurellement les problèmes de financement, il convient de conclure un nouveau contrat de gestion qui tienne compte de la réglementation européenne. Ce nouveau contrat de gestion définira la politique de financement et de tarification des services mais aussi la politique en matière d'amélioration des prestations, en ce compris l'efficacité économique.

Ce processus a été lancé au moment de l'arrivée de la nouvelle direction, fin 2013. Je souhaite

12.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): In 2011 verbond de regering zich ertoe alle middelen te bestuderen waardoor Belgocontrol een structureel financieel evenwicht kon terugvinden. Wat zijn volgens u de oorzaken van het deficit bij Belgocontrol?

In 2014 stelt u voor om een voorschot van 20 miljoen euro in de begroting in te schrijven dat alleen in geval van nood beschikbaar zou worden gesteld. Betekent dit dat u in deze zittingsperiode geen structurele oplossing meer zal aanreiken?

Is het samenwerkingsakkoord van 1989 een voldoende sterk argument om de Europese verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten niet toe te passen?

Overeenkomstig die Europese verordening kunnen enkel bepaalde, zeer uitzonderlijke vluchten vrijgesteld worden van de zogenaamde en routeheffingen. Hoe verklaart u dat Belgocontrol niet vergoed wordt voor tal van officiële vluchten naar Brussel?

12.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Het financieringsprobleem van Belgocontrol is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat het bedrijf niet of slechts gedeeltelijk vergoed wordt voor diensten die het verplicht is te leveren. Vóór 2010 werden die niet of nauwelijks vergoede diensten gefinancierd met de heffingen van de luchtvaartmaatschappijen voor de vliegtuigen die België overvlogen. Sinds 2010 is die kruissubsidiëring overeenkomstig de Europese regelgeving verboden.

Sindsdien moest Belgocontrol zijn diensten met eigen middelen financieren. Het overheidsbedrijf heeft al zijn reserves opgemaakt. Een nieuw financieringssysteem is absoluut noodzakelijk om de continuïteit van de dienstverlening te garanderen.

(*Nederlands*) Om de financieringsproblemen structureel op te lossen is een nieuwe beheersovereenkomst noodzakelijk die rekening houdt met de Europese reglementering. Het nieuwe beheerscontract zal niet alleen de financierings- en tarifieringspolitiek voor de dienstverlening definiëren, maar ook het beleid inzake prestatieverbetering, met inbegrip van de economische efficiëntie.

De uitwerking werd opgestart bij het aantreden van de nieuwe directie eind 2013. Ik wil de nieuwe

présenter le nouveau contrat de gestion au gouvernement dans les semaines à venir. Les négociations que nous menons actuellement au sein des groupes de travail interministériels portent sur les principes du contrat de gestion.

(En français) Ce système permettra d'évoluer soit vers un système utilisateur-payeur, soit vers un système où les entités en charge de l'exploitation des aéroports financent les services. Je pense que nous irons vers une combinaison des deux systèmes. Belgocontrol devra réduire ses coûts de 2,5 % par an.

(En néerlandais) L'accord de coopération de 1989 ne peut être revu que dans le contexte précité.

En ce qui concerne les vols exonérés, l'actuel contrat de gestion et la réglementation européenne en matière de rétribution fixent d'autres exonérations pour les vols de chefs d'État. C'est par exemple le cas pour les vols militaires au-dessus de la Belgique.

Le financement des services relatifs à des vols exonérés seront également pris en considération lors de la préparation du nouveau contrat de gestion.

(En français) En l'absence d'un système de financement adéquat, des mesures temporaires étaient nécessaires. L'avance récupérable que nous avons prévue ne peut être débloquée que pour assurer la continuité des missions de service public. Elle ne constitue nullement une solution structurelle. C'est grâce au nouveau contrat de gestion que nous pourrions assainir la situation et préparer la renégociation de l'accord de gouvernement de 1989.

12.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Vous annoncez depuis longtemps que vous allez faire entrer en vigueur ce contrat de gestion. Quels sont les obstacles?

12.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État *(en français)*: Nous avons mis trop de temps pour nommer une nouvelle équipe dirigeante. Il était difficile de conclure un nouveau contrat de gestion dans ces conditions. Fin 2013, un nouvel administrateur délégué a été nommé et un nouveau conseil d'administration est entré en fonction. Un nouveau contrat de gestion est déjà sur la table du gouvernement.

12.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Les nominations étaient toutes liées les unes aux

beheersovereenkomst in de komende weken aan de regering voorstellen. We onderhandelen momenteel over de principes van de beheersovereenkomst in de interkabinettenwerkgroepen.

(Frans) Met dat systeem kunnen we evolueren naar een systeem waarin de gebruiker betaalt, of naar een systeem waarbij de luchthavenexploitanten de diensten financieren. Een combinatie van beide systemen lijkt mij de meest waarschijnlijke optie. Belgocontrol zal zijn kosten met 2,5 procent per jaar moeten verminderen.

(Nederlands) Enkel in voornoemde context kan het samenwerkingsakkoord van 1989 worden herzien.

Inzake de vrijgestelde vluchten leggen de huidige beheersovereenkomst en de Europese reglementering op het vlak van de retributie andere vrijstellingen vast aan de vluchten voor staatshoofden. Zulks is bijvoorbeeld het geval voor militaire vluchten die België overvliegen.

De financiering van de dienstverlening aan vrijgestelde vluchten wordt eveneens in rekening genomen bij de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst.

(Frans) Bij gebrek aan een adequate financieringsregeling moesten er tijdelijke maatregelen worden getroffen. Het terugvorderbare voorschot waarin wij voorzien hebben, kan enkel beschikbaar worden gesteld om de continuïteit van de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst te garanderen. Het is in geen geval een structurele oplossing. Met de nieuwe beheersovereenkomst zullen wij de financiën kunnen saneren en nieuwe onderhandelingen kunnen voorbereiden over het akkoord van 1989.

12.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): U kondigt al lang aan dat u dat beheerscontract in werking zal doen treden. Wat houdt u nog tegen?

12.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet *(Frans)*: We hebben de aanstelling van een nieuw managementteam te lang laten aanslepen. In die omstandigheden was het moeilijk om een nieuwe beheersovereenkomst te sluiten. Eind 2013 werd er een nieuwe gedelegeerd bestuurder benoemd en is er een nieuwe raad van bestuur aangetreden. Er werd al een nieuwe beheersovereenkomst aan de regering voorgelegd.

12.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): De benoemingen waren aan elkaar gekoppeld en

autres et n'ont eu lieu qu'en fin de législature. Cela a fait perdre beaucoup d'argent et a diminué l'efficience de nos institutions.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité des travailleurs à Brussels Airport et les possibles répercussions sur le trafic aérien" (n° 21408)

13.01 Linda Musin (PS): Le 4 janvier 2014, un travailleur intérimaire a perdu la vie sur le tarmac de Brussels Airport, entraînant un arrêt de travail spontané du personnel et le retard de nombreux vols. Selon les syndicats, des conditions de circulation bien pensées et déjà réclamées auraient évité cet accident.

La direction a annoncé l'achat d'un meilleur éclairage. Mais le trafic aérien pourrait être encore perturbé si les autres revendications syndicales ne sont pas rencontrées.

Pourquoi n'a-t-on pas rénové l'éclairage en temps opportun? Des responsabilités sont-elles à dégager?

Pour prévenir les accidents et éviter des perturbations, quelles sont les mesures à prendre pour sécuriser au maximum les travailleurs sur le tarmac de Brussels Airport?

Quelle est l'estimation des dépenses? Quels sont les délais prévus pour réaliser ces travaux de sécurisation?

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Cet accident mortel a eu lieu sur le terrain de l'entreprise et non celui de l'aéroport. Il fait l'objet d'une enquête interne et d'une autre, du parquet.

En vertu de l'annexe 14 de l'OACI, les directives pour le marquage et l'éclairage des zones de manutention sont mises en œuvre par le gestionnaire de l'aéroport.

Pour les mesures de sécurisation des travailleurs sur le tarmac, je renvoie à l'arrêté royal du 6 novembre 2010 en application duquel nous

kregen pas op het einde van de zittingsperiode hun beslag. Zo ging er veel geld verloren en werd de efficiënte werking van onze instellingen aangetast.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de werknemers bij Brussels Airport en de mogelijke gevolgen voor het luchtvaartverkeer" (nr. 21408)

13.01 Linda Musin (PS): Op 4 januari 2014 verloor een uitzendkracht het leven op de airside van Brussels Airport, wat tot een spontane werkonderbreking bij het personeel leidde. Heel wat vluchten liepen vertraging op. Volgens de vakbonden had dat ongeval met betere verkeersvoorwaarden – die ze eerder al hadden geëist – kunnen worden voorkomen.

De directie liet ondertussen weten dat er betere verlichting zou komen. Het luchtverkeer zou echter nog kunnen worden verstoord indien niet wordt tegemoetgekomen aan andere vakbondseisen.

Waarom werd de verlichting niet vroeger vernieuwd? Kan iemand daarvoor verantwoordelijk worden gesteld?

Welke maatregelen moeten er worden genomen om het personeel dat op de airside van Brussels Airport werkt zo goed mogelijk te beschermen en om zo ongevallen te voorkomen en te vermijden dat het luchtverkeer nog wordt verstoord?

Op hoeveel worden de kosten geraamd? Hoe zit het met de planning van die beveiligingswerkzaamheden?

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Het dodelijke ongeval deed zich voor op het terrein van het bedrijf en niet van de luchthaven. Er wordt een intern onderzoek gevoerd en ook het parket heeft een onderzoek ingesteld.

Overeenkomstig bijlage 14 van de ICAO worden de richtlijnen inzake de bebakening en de verlichting van de afhandelingszones ten uitvoer gelegd door de luchthavenbeheerder.

Voor de veiligheidsmaatregelen ten aanzien van het personeel dat op de airside werkt, verwijs ik naar het koninklijk besluit van 6 november 2010. In

finalisons la rédaction de deux projets d'arrêté ministériel.

L'un définira le cadre pour obtenir l'agrément pour prêter des services d'assistance en escale ou pour pratiquer de l'autoassistance. Pour cela, il faut répondre aux critères de sécurité et de sûreté des installations, des aéronefs, des équipements et du personnel et de qualité de gestion de la sécurité.

L'autre arrêté vise le programme d'entretien du matériel roulant et son contrôle technique à l'aéroport de Bruxelles-National.

Vos autres questions ne sont pas de mes compétences.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des feux de brouillard par forte pluie" (n° 21409)

14.01 Linda Musin (PS): Les feux de brouillard ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, de chutes de neige ou de forte pluie. Si par mauvais temps ils permettent d'éviter des accidents, ils peuvent être gênants et augmenter le danger en d'autres circonstances. L'efficacité de ces feux par forte pluie est sujette à controverse et la notion même de forte pluie est difficile à établir.

Ne faudrait-il pas limiter l'usage de ces feux aux seules circonstances de brouillard et de chutes de neige?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): Les conditions de forte pluie impliquent une visibilité comparable aux conditions de brouillard ou de chutes de neige, où la visibilité doit être renforcée. L'éblouissement par des feux de brouillard est constaté en cas de négligence ou de mauvaise utilisation, quand les conditions ne le justifient pas. Les règles d'utilisation sont donc rappelées régulièrement.

Si le danger de l'usage de ces feux par forte pluie était démontré, je prendrais des mesures pour régler le problème.

uitvoering daarvan wordt nu de laatste hand gelegd aan twee ontwerpen van ministerieel besluit.

In een ervan worden de voorwaarden vastgesteld waaraan men moet voldoen om een vergunning te krijgen voor grondafhandelingsdiensten of om aan zelfafhandeling te doen. Daartoe moet men beantwoorden aan criteria op het stuk van de veiligheid of de beveiliging van de installaties, luchtvaartuigen, uitrusting of personeel, alsook van de kwaliteit van het veiligheidsbeleid.

Het andere besluit heeft betrekking op het onderhoudsprogramma voor het rollend materieel en de technische controle op dat materieel op Brussels Airport.

Uw andere vragen hebben betrekking op domeinen waarvoor ik niet bevoegd ben.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van de mistlichten bij zware regenval" (nr. 21409)

14.01 Linda Musin (PS): De mistlichten mogen slechts gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle regen. Bij slecht weer worden daarmee ongevallen voorkomen, maar in andere omstandigheden kan het rijden met de mistlichten aan hinderlijk en gevaarlijk zijn. Over de zin en onzin van het gebruik van de mistlichten bij felle regen bestaat er veel discussie; het is ook moeilijk te zeggen wanneer er sprake is van felle regen.

Moet het gebruik van die lichten niet worden beperkt tot mist en sneeuwval?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*Frans*): Qua zichtbaarheid is felle regen te vergelijken met mist of sneeuwval, wanneer de zichtbaarheid moet worden verbeterd. Verblinding kan optreden wanneer de mistlichten nonchalant of verkeerd worden gebruikt, in omstandigheden die het gebruik ervan niet rechtvaardigen. Daarom worden de regels met betrekking tot het gebruik van de mistlichten regelmatig in herinnering gebracht.

Indien er zou worden bewezen dat het gebruik van de mistlichten bij felle regen gevaarlijk is, zou ik maatregelen nemen om het probleem op te lossen.

14.03 **Linda Musin** (PS): En effet, les règles d'utilisation doivent être rappelées.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'aveuglement possible des pilotes d'avions par des rayons laser" (n° 21542)

15.01 **Linda Musin** (PS): En 2013, 200 pilotes ont porté plainte pour des aveuglements au laser. C'est un nombre comparable à celui de 2012, mais supérieur aux années précédentes (135 cas en 2011, 80 en 2010 et 5 en 2009). Les aéroports de Brussels Airport et Charleroi sont les plus touchés, de même que les hélicoptères de la police.

Ces aveuglements sont-ils intentionnels? Que sait-on des auteurs et de leurs motivations? Comment s'explique cet accroissement des cas?

Comment la Direction générale du Transport aérien lutte-t-elle contre ce danger? Quelles sont les mesures de prévention envisagées (directives aux pilotes ou renforcement de la sécurité au sol)?

15.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État (*en français*): Les poursuites de tels actes sont problématiques, vu les difficultés à localiser et identifier les auteurs. Deux jugements ont été rendus fin 2012, mais nous ne sommes pas assez informés pour tirer des conclusions quant au profil ou aux motivations des auteurs.

L'accroissement constaté peut être lié à l'obligation faite aux pilotes et contrôleurs, depuis 2010, de notifier chaque incident de ce type.

Pour lutter contre ce phénomène, la DG coopère avec la navigation aérienne, la police et le parquet. La DGTA souhaite améliorer les rapports du personnel navigant pour mieux identifier l'origine de ces faits.

La loi du 27 juin 1937 révisant celle du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit des sanctions pénales pour qui pose un acte compromettant la navigabilité ou la

14.03 **Linda Musin** (PS): Er moet inderdaad worden herinnerd aan de gebruiksregels.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke verblinding van vliegtuigpiloten door laserstralen" (nr. 21542)

15.01 **Linda Musin** (PS): In 2013 hebben 200 piloten een klacht ingediend omdat ze met laserstralen verblind waren geworden. Dat is ongeveer hetzelfde aantal als in 2012, maar meer dan in de voorgaande jaren (135 gevallen in 2011, 80 in 2010 en 5 in 2009). De luchthavens te Zaventem en Charleroi zijn het meest getroffen, net zoals de politiehelikopters.

Worden de piloten opzettelijk verblind? Wat weet men over de daders en hun beweegredenen? Hoe verklaart men het stijgend aantal incidenten?

Hoe treedt het Directoraat-generaal Luchtvaart tegen dat gevaar op? Welke preventieve maatregelen worden er overwogen (instructies ten behoeve van de piloten of versterking van de veiligheidsdiensten op de grond)?

15.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet** (*Frans*): Daar de daders maar moeilijk gelokaliseerd en geïdentificeerd kunnen worden, is het niet gemakkelijk ze te vervolgen. Eind 2012 werden er twee vonnissen uitgesproken, maar we beschikken over onvoldoende informatie om de nodige conclusies te trekken met betrekking tot het profiel en de beweegredenen van de daders.

De vastgestelde toename kan te maken hebben met het feit dat de piloten en luchtverkeersleiders sinds 2010 alle incidenten van die aard moeten melden.

Om dat verschijnsel te bestrijden werkt het DGLV samen met de luchtverkeersleiding, de politie en het parket. Het DGLV wil de verslagen van het vliegend personeel verbeteren om de oorsprong van die feiten beter in kaart te kunnen brengen.

De wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart voorziet in strafrechtelijke sancties tegen al wie het luchtverkeer ophoudt of

sécurité d'un vol, arrête ou entrave la circulation par air ou met en péril les personnes à bord d'un aéronef. L'article 15 de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air précise que la projection de laser dans l'espace aérien belge est soumise à autorisation. En termes de réglementation, nous avons donc ce qu'il faut. La difficulté porte sur la collaboration entre la DGTA, le parquet et la police pour identifier les personnes aux comportements dangereux.

15.03 Linda Musin (PS): Puisque la loi prévoit ce cas, il faut permettre à la DGTA de lutter efficacement contre ce danger. La sécurité des pilotes et des passagers est en jeu!

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16 h 02.

belemmert, of personen aan boord van een luchtvaartuig in gevaar brengt. Artikel 15 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen bepaalt dat de projectie van laserstralen in het Belgisch luchtruim onderworpen is aan de toestemming van de bevoegde minister. Qua reglementering hebben wij dus al het nodige gedaan. Het probleem is de samenwerking tussen het DGLV, het parket en de politie om mensen die dat soort gevaarlijke handelingen verrichten, te identificeren.

15.03 Linda Musin (PS): Aangezien de wet daarin voorziet, moet men het DGLV in staat stellen dat gevaar op een efficiënte manier te bestrijden. De veiligheid van de piloten en van de passagiers staat immers op het spel!

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.02 uur.