

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

du

MARDI 31 MAI 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 31 MEI 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.39 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.39 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de door Belgocontrol gepresteerde gratis diensten aan de regionale luchthavens" (nr. 3784)
- de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eventuele verhoging van de aan Belgocontrol verschuldigde landingsrechten op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 4068)
- de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de storting van een interne heffing door Eurocontrol aan Belgocontrol" (nr. 4070)

01 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les services fournis gratuitement aux aéroports régionaux par Belgocontrol" (n° 3784)
- M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation éventuelle des redevances d'atterrissage dues à Belgocontrol à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4068)
- M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le versement à Belgocontrol d'une taxe interne levée par Eurocontrol" (n° 4070)

01.01 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, les coûts de Belgocontrol relatifs au contrôle aérien local pour Bruxelles-National sont financés par des redevances d'atterrissage et de décollage sur cet aéroport. À la suite de la baisse du trafic aérien, le tarif de ces redevances n'a plus été adapté depuis 2003 et ces redevances ne suffisent plus depuis 2005 pour couvrir les coûts réels relatifs aux prestations de service effectuées par Belgocontrol sur cet aéroport.

La perte annuelle de Belgocontrol sur Bruxelles-National fut de 5 millions d'euros en 2008, 9 millions en 2009 et est estimée à 10 millions d'euros en 2010. Cette perte représente la moitié du déficit annuel de Belgocontrol.

Je souhaiterais connaître les raisons pour lesquelles ces tarifs n'ont plus été adaptés depuis 2003 et les motifs qui empêcheraient à l'heure actuelle d'adapter ces tarifs à Bruxelles-National afin de ramener à l'équilibre le bilan d'exploitation de Belgocontrol pour ses activités à Bruxelles-National.

Par ailleurs, outre les redevances de route, Eurocontrol verserait à Belgocontrol une taxe interne d'environ 10 millions d'euros par an, représentant les impôts dus par le personnel belge travaillant pour cet organisme international.

Un de vos projets serait de supprimer le versement de cette taxe interne à Belgocontrol et de faire passer ce versement directement dans les caisses de l'État belge, puis éventuellement de le reverser sous conditions à Belgocontrol.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous préciser le fondement réel de cette proposition, les motifs pour lesquels la taxe interne ne serait plus versée directement à Belgocontrol? Si le versement de la taxe interne d'Eurocontrol à l'État fédéral puis à Belgocontrol ne devrait pas être considéré comme un subside au sens de la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes, plus particulièrement l'article 26 du contrat de gestion de 2005? Si le retrait du versement de la taxe interne directement à Belgocontrol ne devrait pas être considéré comme une entrave à la gestion publique et autonome de Belgocontrol? Les raisons pour lesquelles après vingt ans, on retirerait le produit de la taxe interne à Belgocontrol?

01.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven heeft tijdens hoorzittingen op 23 november 2010 en 19 januari 2011 de toestand van Belgocontrol besproken. Daaruit bleek dat Belgocontrol op dit moment wordt geconfronteerd met een structureel tekort, onder andere veroorzaakt door de onmogelijkheid om de kosten te recupereren van de diensten die in de regionale luchthavens gepresteerd worden, overeenkomstig het samenwerkingsakkoord gesloten op 30 november 1989 tussen de Staat, optredend voor de Regie der Luchtwezen, en de Gewesten. Het gaat om een verlies geraamd op 20 miljoen euro.

Belgocontrol is immers door de wet gehouden om er haar diensten te verlenen, overeenkomstig dat samenwerkingsakkoord, hetgeen concreet tot gevolg heeft dat het grootste gedeelte van de kosten van de luchtverkeersleiding op die luchthavens, zowel voor personeel als voor uitrusting, ten laste gelegd wordt van de onderneming, zonder de mogelijkheid om dat aan de Gewesten en, sinds begin 2010, aan de gebruikers te factureren.

Zowel Belgocontrol als u hebben ter zake al een aantal uitspraken gedaan. Ik heb de indruk dat dit dossier wat in het slop geraakt is of in ieder geval niet leidt tot de financiële compensaties die Belgocontrol nodig heeft. Recent heeft collega De Croo in de plenaire vergadering van de Kamer verwezen naar die problematiek. Hij heeft ook de betrokkenen op hun verantwoordelijkheden gewezen. Dat heeft misschien wel een invloed gehad, maar ik zou graag van u vernemen wat de huidige stand van zaken is in het dossier. Ik vermoed dat u er alle belang bij hebt dat de Gewesten hun verplichting nakomen en dat er voldoende overlegmomenten zijn om de Gewesten daarop te wijzen, temeer daar dit een onhoudbare situatie is, met zeer ernstige gevolgen voor Belgocontrol zelf.

Waarom is er nog altijd geen regeling die erin voorziet dat alle luchthavens voor de diensten van Belgocontrol moeten betalen? Welke maatregelen hebt u concreet genomen om zo snel mogelijk het gewenste resultaat te bereiken?

01.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, het tekort van Belgocontrol wordt grotendeels veroorzaakt door de niet-aangerekende prestaties voor de regionale luchthavens op grond van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989, waarnaar u hebt verwezen, en door een tekort op de luchthaven Brussel-Nationaal, waar de prestaties worden aangerekend aan de luchtvaartmaatschappijen.

Wat de dienstverlening op de regionale luchthavens betreft, de werkzaamheden die werden gerealiseerd in het kader van het ICMIT – het Interministerieel Comité van de Ministers van Infrastructuur en Transport – werden op kabinetsniveau onderbroken door de val van de federale regering en deze kunnen niet door een regering in lopende zaken worden afgerond.

In de Financiewet 2011 werd gewag gemaakt van de continuïteit van de dienstverlening door te voorzien in de mogelijkheid om aan Belgocontrol een terugvorderbaar voorschot toe te kennen, waarvan de voorwaarden zullen worden bepaald in een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

S'agissant des redevances à l'aéroport de Bruxelles-National, elles ne sont plus indexées depuis 2003 afin, entre autres, de rendre les services de Belgocontrol moins onéreux. À la suite de la diminution du trafic, ce tarif ne suffisait toutefois plus à couvrir l'entièreté des coûts. Des déficits structurels – qui s'élèvent à quelque dix millions d'euros – en ont découlé depuis 2005.

Le 21 décembre 2006, le Conseil des ministres a décidé de rehausser le tarif de 1,5369 euro à 1,6432 euro, à condition qu'à partir de 2008 le système de régulation des tarifs d'application à Brussels Airport vaille également pour Belgocontrol. Afin d'effacer la différence de traitement entre les clients de Bruxelles-National et ceux des aéroports régionaux sur le plan de la politique de redevance, le Conseil des ministres du 21 décembre 2006 a décidé que tout financement des 25 % restants – car jusqu'à la fin 2009, 75 % des

coûts des aéroports régionaux étaient supportés par les "en route" – par le biais de recettes en provenance de recettes perçues à l'aéroport de Bruxelles-National était strictement interdit. Depuis le 1^{er} janvier 2007, seuls les coûts des services de la navigation aérienne prestés par Belgocontrol à l'aéroport de Brussels Airport sont facturés à ses utilisateurs.

Une note du ministre de la Mobilité datée du 7 décembre 2007 avait donné lieu à une communication que je vais vous lire.

"Suite à la décision du gouvernement d'autoriser Belgocontrol à effectuer un rehaussement du tarif *terminal navigation charges* pour atterrissage et décollage à partir de Brussels Airport soumis aux conditions définies dans la notification du Conseil des ministres du 18 décembre 2006, une initiative légale en matière de régulation tarifaire a été préparée". Ce projet, partant de l'introduction d'une régulation conformément au système appliqué sur Brussels Airport et conformément à la directive de la Commission, n'a pu cependant être poursuivi suite aux affaires prudentes et courantes sur le plan politique. Dès lors, un règlement provisoire et une modification du contrat de gestion ont été discutés. Cependant, ils ont été refusés par le comité de direction de Belgocontrol. En effet, comme les conditions définies dans la notification du Conseil des ministres du 18 décembre 2006 ne sont pas remplies, le rehaussement du tarif pour atterrissage et décollage sur Brussels Airport n'a, jusqu'à présent, pas été autorisé. Il s'agit ici de la note du ministre du 7 décembre 2007.

Alors que le système de redevance, conformément au système de redevance communautaire, aurait dû être introduit depuis le 1^{er} janvier 2010, le dossier de financement du déficit de l'aéroport de Bruxelles-National a été lié au financement des aéroports régionaux pour les raisons suivantes: une solution simultanée s'impose pour tous les aéroports afin de garantir un traitement équilibré entre les utilisateurs respectifs qui a, notamment, pour but de garantir une concurrence saine entre les aéroports; une solution globale s'impose d'urgence pour Belgocontrol afin de ne pas mettre en danger sa solvabilité et la certification européenne qui y est associée.

La taxe interne, évoquée par M. Bastin, est une taxe qu'Eurocontrol prélève sur les salaires de son personnel en faveur des États contractants. Cette taxe a été créée en 1978 en échange d'une exemption d'impôts nationaux sur les salaires du personnel d'Eurocontrol. L'État fédéral est le bénéficiaire de cette taxe interne. Mais jusqu'à ce jour, elle a été versée directement à Belgocontrol, conformément au contrat de gestion conclu entre l'État et ce dernier.

01.04 Christophe Bastin (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, merci pour toutes ces informations. J'ai suivi attentivement votre exposé. Je pense que la solution exige l'urgence et qu'il est plus que temps de disposer d'un gouvernement en état de marche et plus en affaires courantes. Avançons!

01.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik zal hier geen pleidooi houden om zo snel mogelijk een regering te vormen, ook al pleit ik er wel voor dat deze problematiek hoogdringend wordt geregeld. Het feit dat we een regering in lopende zaken hebben laat ons ook toe om dit hoogdringend te realiseren.

Mijnheer de staatssecretaris, deze problematiek is niet nieuw, ze dateert ook niet van het moment waarop wij geconfronteerd werden met een regering van lopende zaken. Evenmin van het moment waarop de voorzitter van een andere partij – Open Vld om haar niet te noemen – besliste om de stekker uit de regering te trekken.

In 2008 werd al een werkgroep opgericht, in 2010 was er dan de beslissing van de Europese Commissie. Ik denk dat de Gewesten in eerste instantie hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Er is gezegd dat de vervuiler betaalt. Ook de gebruiker betaalt, dat lijkt mij logisch. De huidige situatie is onhoudbaar. We hebben nu de tijdelijke oplossing door met een voorschot te werken, maar dat kan niet blijven duren. Ik denk toch dat u, zelfs in lopende zaken, toch nog eens bij de Gewesten op tafel zal moeten kloppen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vraag nr. 3838 van mevrouw Dumery wordt voor de laatste keer uitgesteld.

02 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de analyse en conclusies van het Rekenhof omtrent de recente

aanbestedingscontracten rond veiligheidssystemen bij de spoorwegen" (nr. 3944)

02 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'analyse et les conclusions de la Cour des comptes concernant les récents contrats d'adjudication pour des systèmes de sécurité destinés aux chemins de fer" (n° 3944)

02.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, het Rekenhof heeft ten behoeve van de commissie voor de Spoorwegveiligheid een analyse gemaakt van de overheidsopdrachten.

Ik veronderstel dat de staatssecretaris wellicht lezing heeft gedaan van dit indrukwekkend document en zijn vaststellingen. Ik hoop dat de voorzitter mij ervan spaart dit lijstje vaststellingen op te sommen?

De **voorzitter**: We waren allemaal aanwezig, mijnheer Veys. Het was een zitting van de commissie.

02.02 **Tanguy Veys** (VB): Maar de staatssecretaris was niet aanwezig, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**: Dat moet toch niet, hij heeft andere bronnen om zich te informeren.

02.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk toch dat u voldoende gebriefd werd of toch minstens lezing heeft gehad van het betrokken rapport. Ik vermoed dat ik niet de enige was die de wenkbrauwen fronste bij die vaststellingen van het Rekenhof.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had toch graag van u vernomen wat uw standpunt is omtrent de analyse en de conclusies van het Rekenhof bij de recente aanbestedingscontracten rond veiligheidssystemen bij de spoorwegen.

Hebt u op basis van die analyse en conclusies specifieke maatregelen genomen met betrekking tot uw administratie, de FOD Mobiliteit en DVIS, het onderzoeksorgaan.

Kunt u toelichten welke specifieke maatregelen er werden genomen? Mevrouw Vervotte heeft in haar antwoord in verband met de NMBS onder meer verwezen naar een recent geval van fraude en stelt dat er daar toch een nieuw systeem werd opgesteld waarbij een aantal alarmbellen werd geïnstalleerd zodanig dat mogelijke fraude sneller kan gedetecteerd worden of onmogelijk worden gemaakt.

Bent u van oordeel dat de huidige controlemechanismen, ik verwijs naar het interne auditcomité van de NMBS, het college van commissarissen met vier leden, drie regeringscommissarissen, toezicht door de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de regeringscommissaris en het Rekenhof zelf, allemaal volstaan om de door het Rekenhof gedetecteerde toestanden te vermijden, desnoods vast te stellen en eventueel zelfs aan te pakken?

Ik betreur een beetje dat al deze vaststellingen er pas gekomen zijn nadat het Rekenhof binnen een beperkte tijd en ook slechts met een beperkte medewerking tot die vaststellingen is gekomen. Mocht het Rekenhof over een permanente cel binnen de structuren van de NMBS beschikken die dat allemaal op de voet volgen, dan zouden dergelijke problemen nog veel meer en veel sneller gedetecteerd zijn en zou men veel sneller hebben kunnen ingrijpen. Nu is het natuurlijk allemaal post factum. Men zegt dat er geen vuiltje aan de lucht is zolang de contracterende bedrijven of de firma's die zelf een aanbesteding hebben ingestuurd niet procederen. Dat is een beetje een te gemakkelijke verdedigingslinie.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom verneem ik graag of u daarin ook een evaluatie en eventuele maatregelen in het vooruitzicht plaatst.

Ten slotte, een vraag over de personeelsproblematiek, een vraag die ook nog later aan bod zal komen. Volgens het Rekenhof blijkt uit rapporten van mei 2001, juli 2008, augustus 2010 en januari 2011 duidelijk dat er een tekort is bij de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer om deze problemen aan te pakken. Ik had ook daar graag de maatregelen en uw standpunt vernomen, mijnheer de staatssecretaris.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, het moet duidelijk zijn dat ik als staatssecretaris voor de Mobiliteit verantwoordelijk ben voor de spoorwegreglementering en het toezicht op de naleving van de reglementering. Ik ben evenwel niet verantwoordelijk voor het toezicht op het functioneren van de drie overheidsbedrijven die actief zijn in het spoorgebeuren in ons land. Dat behoort tot

de bevoegdheid van de minister van Overheidsbedrijven, mevrouw Vervotte.

Als staatssecretaris voor de Mobiliteit ben ik ook verantwoordelijk voor de FOD Mobiliteit en Vervoer en dus ook voor het personeelsbeheer ervan, inbegrepen de directie Spoorvervoer.

De rapporten van het Rekenhof die aan de kaak stellen dat de directie Spoorvervoer over onvoldoende personeel zou beschikken om haar opdrachten naar behoren uit te voeren, zijn mij echt niet ontgaan.

Ik heb echter niet op de rapporten van het Rekenhof gewacht, want reeds in 2008 heb ik schriftelijk mijn bezorgdheid meegedeeld aan de FOD Mobiliteit en Vervoer over de op stapel staande, zeer omvangrijke werkzaamheden van de omzetting in het Belgisch recht van het derde Europese spoorwegpakket en verschillende andere spoorweggebonden richtlijnen.

Ik heb het voorstel van de FOD om bijkomende juristen aan te werven voor de directie Spoorvervoer zonder aarzelen goedgekeurd en deze ambtenaren werden ook daadwerkelijk gerekruteerd.

In de daaropvolgende jaren is mijn aandacht meer gegaan naar de versterking van de Nationale Veiligheidsinstantie van de regulator en van het onderzoeksorgaan.

Niemand kan ontkennen dat deze diensten onder mijn impuls momenteel aardig op weg zijn om hun opdrachten, waarvan sommige aanzienlijk zijn toegenomen sinds de publicatie van de nieuwe spoorwegwetten van 26 januari 2010, optimaal te vervullen.

Wat de directie Spoorvervoer betreft, heeft het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2010 met mijn goedvinden beslist haar activiteiten te herschikken. De juridische cel van deze directie en de eind 2009 opgerichte Handhavinginstantie die moet waken over de goede toepassing van verordening 1371 van 2007 over de rechten en de plichten van de treinreizigers, werden ondergebracht in een afzonderlijke dienst Reglementering Spoor.

Het overblijvende deel van de directie Spoorvervoer; intussen omgedoopt tot de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid, kreeg met betrekking tot de beheerscontracten de kerntaak mee te zorgen voor een goede uitvoering van de verplichtingen van de Staat en te waken over een goede uitvoering door de vennootschappen van de NMBS-Groep van hun verplichtingen.

Ik ben er mij van bewust dat die kerntaak, waartoe ook de monitoring van de uitvoering van de investeringsplannen van de NMBS-Groep behoort, zeer belangrijk is. Ik onderschrijf volledig de aanbeveling van het Rekenhof dat die dienst versterkt moet worden. Met het ontwerp van personeelsplan voor 2011 wordt al een stap in de goede richting gezet. Dat plan voorziet in een aantal promoties om expertise die binnen de dienst aanwezig is te valoriseren, en zodoende te behouden, evenals in een vijftal aanwervingen, om de recente en op stapel staande vertrekken voor pensionering of andere affectaties te compenseren.

De voornaamste stap zal bestaan uit het actieplan dat de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft opgesteld, als reactie op de aanbevelingen van de Kamercommissie. Dat plan bevat verschillende projecten ter verbetering van de dienstverlening van alle diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer die begaan zijn met de exploitatieveiligheid, waaronder ook drie projecten voor de dienst Overheidsbedrijven en Spoorvervoer, DOS.

Een van die drie projecten heeft de volgende operationele doelstelling. Ik citeer: "DOS vervult naar behoren zijn rol als onafhankelijke expert van de verantwoordelijke ministers. De dienst verzorgt op optimale wijze de monitoring van de uitvoering van de beheerscontracten en van de besteding van de overheidstoelagen bestemd voor de exploitatieveiligheid." Dat project bevat een onderdeel human resources, dat erin bestaat enerzijds de expertise waarover die dienst beschikt te behouden en te valoriseren en, anderzijds, zeven bijkomende voltijdse equivalenten voor de dienst aan te werven. Ik steun dat actieplan van de administratie op dat vlak dan ook volkomen.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, bent u voldaan?

02.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u komt in uw antwoord gedeeltelijk tegemoet aan deze problematiek of tenminste aan de vragen die ik heb gesteld.

Ik heb ook kennis van de plannen van de FOD Mobiliteit en de DOS. Ik denk dat wij in de goede richting zitten en dat er vanuit de FOD Mobiliteit wellicht kort op de bal zal kunnen worden gespeeld.

Sommigen spreken van prijsafspraken, terwijl anderen zeggen dat er niets bewezen is en dat er dus enkel maar sprake kan zijn van een vermoeden. De toekomst zal uitwijzen (...) (*geluid van een gsm verstoort de geluidswaergave*)

(...) zullen worden of plaatsvinden. Liever niets plaatsvinden, dan moet er ook niets worden gedetecteerd.

Een laatste bemerking betreft de personeelsproblematiek. U stelt dat u daarvan werk hebt gemaakt en dat u nu het personeelsplan 2011 heeft. Ik wijs erop dat men al jaren vragende partij is voor meer investering in personeel. Ik verwijs onder meer naar het rapport van het Rekenhof van 2001.

Zelfs in 2011 zullen wij nog niet kunnen voorzien om hetgeen wordt gevraagd op het vlak van personeel volledig in te vullen, dus ik denk dat er daar voor u als staatssecretaris nog steeds een taak is weggelegd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la suppression du régulateur" (n° 3970)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un arrêté royal relatif au régulateur de l'aéroport" (n° 4041)
- M. André Frédéric au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la plainte du directeur du Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National auprès de la Commission européenne" (n° 4518)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le régulateur de l'aéroport" (n° 4682)
- Mme Veerle Wouters au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'augmentation des tarifs à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4809)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National" (n° 5030)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de afschaffing van de regulator" (nr. 3970)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een KB inzake de luchthavenregulator" (nr. 4041)
- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de klacht die de directeur van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft ingediend bij de Europese Commissie" (nr. 4518)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de luchthavenregulator" (nr. 4682)
- mevrouw Veerle Wouters aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verhoging van de tarieven van de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 4809)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 5030)

03.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, il existe un régulateur pour l'aéroport de Bruxelles-National et celui-ci n'est pas soumis à la tutelle administrative du ministre, disposant d'une indépendance décisionnelle. En outre, le régulateur dispose d'une autonomie fonctionnelle vis-à-vis du SPF Mobilité et Transports et bénéficie de l'appui logistique des services du SPF. Il m'est revenu qu'un projet d'arrêté royal concocté par vos soins aurait comme objectif de supprimer le régulateur existant de l'aéroport de Bruxelles-National et de créer un régulateur ferroviaire qui passerait au SPF Mobilité et Transports, donc sous votre autorité.

En ce qui concerne les matières ferroviaires, vous vous êtes engagé auprès de la Commission européenne à renforcer l'indépendance du régulateur. Force est de constater, si ce projet d'arrêté royal est confirmé, qu'il

est contraire à la directive 2007/58/CE car il supprime l'indépendance décisionnelle du régulateur ainsi que son autonomie fonctionnelle. En outre, il faut s'assurer que ce nouveau régulateur va obtenir une vraie mission et ne deviendra pas une coquille vide.

Du point de vue aéroportuaire, la suppression du service de régulation actuel aurait pour conséquence que le régulateur deviendrait le ministre lui-même. Par conséquent, le litige en cours au Conseil d'État entre le service de régulation et le ministre pourrait être déclaré sans objet, ce qui est probablement l'un des objectifs de cette réforme. De plus, si le ministre était le régulateur, nous irions contre la directive 2009/12/CE car nous avons pour obligation de maintenir l'indépendance du régulateur.

Il est surprenant de votre part de prendre de telles options car le gouvernement étant en affaires courantes, il ne peut proposer au chef de l'État une mesure réglementaire modifiant le statut administratif et pécuniaire des agents régulateurs. Entre-temps, une plainte a été déposée auprès de la Commission européenne.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais que vous me donniez plus de précisions au sujet de ce projet d'arrêté royal au regard du droit européen et du droit belge.

03.02 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wanneer *La Libre Belgique* over de luchtvaart schrijft, mag u zich hier natuurlijk aan een reeks vragen verwachten. Ook deze keer is dat het geval. Ik hoop echt dat u de artikelen van *La Libre Belgique* van de nodige commentaar kan voorzien, zodat wij weten in welke richting wij evolueren.

Deze keer gaat het over een koninklijk besluit dat op uw schrijftafel ligt, met name over de oprichting van een nieuwe regulator voor de luchthaven.

Momenteel gebeurt het toezicht op de spoorwegen en de luchthaven door de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal. Deze dienst die de dossiers ter zake moet bekijken is een autonome en onafhankelijke instelling.

Het zou uw plan zijn een nieuwe regulator voor de spoorwegen op te richten. Uit het bewuste artikel was mij niet helemaal duidelijk wat met de regulatie van de luchtvaart zou gebeuren.

Ik heb dus vooral een aantal vragen ter bevestiging en ter verduidelijking.

Klopt het dat er inderdaad een koninklijk besluit klaarligt om een nieuwe regulator op te richten?

Het genoemde, nieuwe orgaan dat u wil creëren voor een materie waarvoor wij eigenlijk al een regulator hebben, geeft aan dat er blijkbaar een probleem met de bestaande regulator is, als ik dat goed begrijp.

In welke opzichten acht u de werking van de huidige regulator dermate problematisch dat er een andere dienst voor noodzakelijk is?

Het spreekt voor zich dat als een dergelijk koninklijk besluit er komt, zulks wil zeggen dat de huidige regulator zijn werking niet langer kan vervullen zoals tot op heden het geval was.

Wat is in globa uw visie op de regulering van de luchtvaart in het algemeen?

Indien er een nieuw koninklijk besluit is dat een aantal zaken op een andere manier regelt, is het goed vooruit te kijken en te bekijken in welke richting de regulatie van de luchtvaart gaat en op welke manier wij de regulering ervan de komende jaren mogen verwachten.

03.03 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je serai bref car il me semble que l'essentiel a été dit. Cependant, pour la mémoire, pour le compte rendu analytique et ce que je pourrai présenter à mes petits-enfants quand je serai vieux, je tiens quand même à poser ma question!

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai appris qu'après avoir saisi le Conseil d'État pour contester un acte que vous auriez pris réformant la décision tarifaire de Brussels Airport, le directeur du service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport national, Luk De Ryck a introduit une plainte pour infraction auprès de la Commission européenne. Dans cette plainte qui vous vise directement, le régulateur vous reproche de ne pas respecter deux directives européennes garantissant l'indépendance décisionnelle

et l'autonomie fonctionnelle du service de régulation. Le régulateur se plaint également des projets d'arrêtés royaux que vous avez élaborés visant à scinder le service de régulation en deux entités. Le projet d'arrêté royal visant la création d'un nouveau régulateur ferroviaire soumettrait celui-ci à l'autorité directe du ministre des Transports et son intégration au sein de l'administration. Parallèlement, il supprimerait le régulateur aéroportuaire et fait du ministre de la Mobilité le régulateur aéroport, ce qui violerait l'obligation d'indépendance.

Monsieur le secrétaire d'État, il n'est pas très courant de voir cité un ministre devant les instances européennes par son régulateur; c'est pourquoi, à l'instar de mes collègues, j'aimerais avoir des éclaircissements sur cette affaire.

03.04 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vragen liggen in dezelfde lijn. Ik probeer ze een beetje anders te formuleren.

In december heeft de regulator een beslissing genomen voor de periode 2011-2016. Het voorstel telde ongeveer 80 pagina's en corrigeerde het voorstel van de luchthavenuitbater, vooral inzake de mate waarin de tarieven over deze vijf jaar kunnen evolueren.

De luchthavenuitbater stelt een stijging voor van 0,9 % boven de index, terwijl de regulator een daling van 0,5 % per jaar voorstelt. De regulator is immers van mening dat een aantal posten ten onrechte werd aangerekend. Zoals de collega's al vermeld hebben, heeft de regulator hiertegen intussen een verzoekschrift ingediend.

Ik kom tot mijn vragen.

Hebt u zicht op de aard en de omvang van de kosten die de regulator betwist? Waaraan is het verschil tussen de beide berekeningen volgens u te wijten? Op welke basis besliste de regering een stijging van 0,4 % vast te leggen?

Hoe komt het dat de gereguleerde zich rechtstreeks tot u wendde, terwijl de wettelijke procedure aangeeft dat hij zich bij een betwisting van een beslissing van de regulator moet wenden tot het hof van beroep? In het licht van de vorige vraag is het belangrijk op te merken dat de overheid in deze zowel rechter als partij is.

De regulator berekende het verschil tussen uw beslissing en zijn advies. Volgens de klant loopt dit in 2015 op tot 2 euro per reis. Dit zijn enkel de kosten die aangerekend worden voor het rechtstreeks gebruik van de luchthaven. Daarbovenop komen de kosten die de luchtvaartmaatschappijen doorrekenen aan hun klanten, want ook voor hen geldt die tariefverhoging uiteraard.

Door uw beslissing bezorgt u de luchthavenuitbater – zo wordt gezegd – een extra winst van 40 miljoen euro. Hoe kunt u dat motiveren?

Hebt u intussen het verzoekschrift bij de Raad van State kunnen doornemen? Wat is uw reactie inzake de vermelde bevoegdheidsoverschrijding?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

03.05 Veerle Wouters (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een vraag gelijkaardig aan die van collega Temmerman.

Ondanks een rapport van de regulator van de nationale luchthaven, die een prijsdaling voorstelde, heeft Brussel-Nationaal toch de goedkeuring gekregen voor de verhoging van zijn tarieven. Blijkbaar stapte de regulator daarom dan ook naar de Raad van State, maar kreeg als antwoord dat de klacht onontvankelijk was omdat de regulator zelf een onderdeel is van de federale overheidsdienst Mobiliteit.

Persoonlijk vind ik het vreemd dat er onder uw bevoegdheid enerzijds een dienst Regulering wordt opgericht, maar dat anderzijds de adviezen die daar gegeven worden en de analyses die daaruit voortvloeien, genegeerd worden.

Ik ben dan ook bezorgd over de impact op de kosten voor de reiziger. Ik hoor mevrouw Temmerman hier spreken over een minimum van 2 euro en dat de luchtvaartmaatschappijen die kosten eventueel kunnen

doorrekenen aan hun klanten. Daarnaast is er ook de concurrentiepositie van Brussel-Nationaal ten opzichte van de andere lokale en naburige luchthavens.

Mijnheer de staatssecretaris, heel concreet heb ik de volgende vragen.

Wat was het motief om in te gaan op de vraag van de luchthaven tot prijsverhoging en dat tegen het advies van de regulator in?

Wat is het nut van een regulator als u de adviezen van de regulator overrulet? Als ik echter hoor dat u de regulator misschien wil afschaffen, dan hoeft u er natuurlijk ook niet naar te luisteren.

Welke impact zal dat concreet hebben op de kosten voor de reizigers?

Wat doet dat aan de concurrentiepositie van Brussel-Nationaal ten opzichte van andere, zowel Belgische als naburige, luchthavens?

De **voorzitter**: De heer Veys is afwezig, waardoor zijn vraag nr. 5030 vervalt.

03.06 André Frédéric (PS): C'est dommage.

La **présidente**: C'est comme ça.

03.07 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Voilà cinq ou six questions car M. Veys n'a pas posé d'autres questions que celles déjà posées!

Mesdames, messieurs, il existe actuellement un régulateur qui traite à la fois des questions ferroviaires et des questions relevant de l'aéroport de Bruxelles-National. Les compétences du régulateur dans le domaine ferroviaire sont décrites avec précision et exhaustivité dans la loi du 4 décembre 2006.

Un recours contre ces décisions auprès de la cour d'appel de Bruxelles existe depuis l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2010.

Le domaine ferroviaire s'élargissant de jour en jour et la refonte du premier paquet ferroviaire se précisant, il est devenu opportun, voire nécessaire de spécialiser en Belgique le régulateur dans les matières ferroviaires. Simultanément, l'expérience montre que les préoccupations dans les matières qui relèvent de l'aéroport de Bruxelles-National méritent également une spécialisation.

La conjonction de ces deux constatations m'a amené à la conclusion qu'il était nécessaire de créer un régulateur chargé des questions ferroviaires et un régulateur chargé des questions de l'aéroport de Bruxelles-National.

Dit is de reden waarom mijn diensten twee afzonderlijke koninklijke besluiten voorbereiden, een ter creatie van een regulator voor het spoorvervoer en een tweede ter creatie van een regulator voor de luchtvaart.

Wat die laatste betreft is het zo dat het koninklijk besluit tegemoetkomt aan de richtlijn 2009/12 van het Europees Parlement en de Europese Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden, die uitdrukkelijk stelt dat er een toezichthoudende instantie moet zijn die functioneel onafhankelijk is van de luchthavenbeheerder en van de luchtvaartmaatschappijen.

Il va de soi qu'il n'entre pas dans mes intentions de présenter au Conseil des ministres des projets d'arrêtés royaux contraires au droit européen. Bien au contraire! Mes services sont en relation avec la Commission européenne pour s'assurer, comme je l'ai déjà fait à d'autres occasions, que le projet s'inscrive dans le droit fil de la législation européenne. Je viens également d'apprendre, ce par la voie des médias, que le directeur du service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National a introduit une plainte auprès de la Commission européenne.

Toutefois, je vous informe qu'à ce jour, je n'ai pas reçu copie de cette plainte de la part du directeur du service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et je n'ai pas reçu d'information de la part de la Commission européenne.

Ik kom tot de andere vragen van de dames Temmerman en Wouters en de heer Veys, die afwezig is.

De richtlijn 2009/12 van 11 maart inzake luchthavengelden voorziet erin dat een onafhankelijke toezichthoudende autoriteit kan optreden in het geval geen akkoord tussen de luchthavenbeheerder en de gebruikers is bereikt.

Evenwel heb ik vastgesteld dat er, in het geval dat werd aangehaald, wel degelijk een akkoord bestond tussen de betrokken partijen, in casu de luchthavenuitbater TBAC en de vertegenwoordigers van de luchthavengebruikers, zijnde de luchtvaartmaatschappijen verenigd in BATA, Belgian Air Transport Association, en AOC Brussels, Airline Operators Committee Brussels.

Daarnaast maakt de huidige regelgeving het mogelijk dat de economische regulator afwijkt van het akkoord en dit onder bepaalde voorwaarden, hetgeen men daadwerkelijk heeft gedaan op 14 december 2010 en dit conform artikel 34, paragrafen 4, 6 en 7 van het KB van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company, BIAC in een naamloze vennootschap van privaat recht, het zogenoemde omzettings-KB.

Het document Beslissing D-2010-02-LA, zijnde de beslissing betreffende het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole voor de geregleerde periode april 2011-maart 2016, meegedeeld door de Brussels Airport Company met hierin het punt 2, Evaluatie van het dossier, kan in het kader van de transparantie integraal worden geconsulteerd op de website van de regulator www.regul.be.

De regulator legde daarbij een aangepaste formule voor tariefcontrole op en ook een aanpassing van het tariefsysteem zonder deze formule aan mij ter goedkeuring voor te leggen. Daartoe was men nochtans verplicht, overeenkomstig het artikel 34, § 7 van het omzettings-KB dat ik daarstraks heb genoemd.

Op 22 december 2010 heeft TBAC opmerkingen geformuleerd betreffende de nieuwe formule voor tariefcontrole en tegelijkertijd een willig beroep ingediend tegen de nieuwe beslissing van de regulator betreffende het tariefsysteem. Daarbij wees de luchthavenuitbater er onder meer op dat de beslissing van de regulator daarenboven de economische leefbaarheid van de luchthaven ernstig in het gedrang kon brengen.

Het feit dat TBAC zich tot mij gericht heeft past enerzijds in de bevoegdheid die de minister heeft in toepassing van het omzettings-KB en anderzijds in het administratiefrechtelijk principe van de mogelijkheid tot het instellen van een beroep bij de hiërarchische overheid.

Uit een doorgedreven analyse uitgevoerd door mijn diensten bleek dat sommige stellingen van de regulator konden worden bijgetreden, andere evenwel niet. Daarom heb ik in mijn beslissing van 12 januari 2011 een bijsturing van de beslissing van de regulator beoogd.

In verband met de 0,4 %, deze is inderdaad gunstiger dan de door de regulator voorgestelde -0,55 %, maar ligt beduidend lager dan de 0,9 % die opgenomen was in het akkoord tussen TBAC en de gebruikers. Het gaat hier dan ook niet om het toekennen van winst aan TBAC ten koste van de gebruikers, maar om een evenwicht tussen enerzijds de economische leefbaarheid en de concurrentiepositie van de luchthaven en anderzijds de correcte tarieven voor de gebruikers.

In verband met het verzoekschrift tot schorsing en nietigverklaring dat door de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven werd ingediend bij de Raad van State zult u begrijpen dat dit hier niet het geschikte forum is om in detail de weerlegging door de raadsman van de Belgische Staat van de door deze dienst voorgehouden bevoegdheidsoverschrijding uit de doeken te doen. Ik kan u evenwel verzekeren dat het nodige gedaan werd opdat de belangen van de Belgische Staat adequaat zouden worden verdedigd. De procedure voor de Raad van State is overigens nog hangende.

Ten slotte, ik blijf stellig overtuigd van het nut van een regulator. Tegelijkertijd is het evenzeer mijn wettelijke opdracht erop toe te zien dat bij de uitvoering van de taken van de regulator op een coherente manier en in lijn met de Europese regelgeving en ontwikkelingen rekening wordt gehouden met alle legitieme belangen.

03.08 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Par rapport aux deux arrêtés royaux, j'y vois effectivement plus clair. Cependant, il est dommage de n'avoir pu obtenir davantage d'informations concernant la plainte au niveau de la Commission européenne.

03.09 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, in ieder geval bedankt voor deze verduidelijking. Ik denk dat wij een aantal zaken nu veel beter begrijpen. Toch maken wij ons wel een beetje zorgen over de richting waarin de relatie evolueert tussen de federale regering en de diverse regulatoren zoals die momenteel bestaan. Wij moeten er toch voor zorgen dat wij die regulatoren op een goede manier laten werken. Zij moeten bij hun beslissingen het belang van eenieder dienen. Wij volgen dat verder op om te kijken hoe dit verloopt. Het is natuurlijk wel belangrijk om te vermijden dat wij in de toekomst de regulatoren gebruiken als spreekwoordelijke sparingpartners. Wij moeten veeleer kijken hoe wij kunnen samenwerken en ervoor kunnen zorgen dat zij beslissingen kunnen nemen in het belang van eenieder en die wij vervolgens ook kunnen verdedigen.

03.10 André Frédéric (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse assez complexe.

En écoutant l'intervention de mon excellent collègue, je me disais qu'il s'agissait de matières fondamentales, publiques et importantes. Ce faisant, une relation conflictuelle qui s'installe entre le gouvernement et la personne de son secrétaire d'État et ces gens me semble particulière. Et cela ne me réjouit pas, sans vouloir jeter la pierre à qui que ce soit car je ne connais pas le fin fond de l'histoire. Une plainte a été déposée sans que vous n'en soyez personnellement informé. J'espère que ce sera bientôt le cas pour que vous puissiez nous tenir informés de son contenu. Vous avez dit que, selon vous, il n'y avait pas de problème. Je n'ai aucune difficulté à vous croire et je ne souhaite pas créer de problème là où il n'y en a pas, car il y en a suffisamment au quotidien. Mais il serait intéressant, lorsque vous disposerez des informations à ce sujet, que vous nous donniez des renseignements quant au contenu et à la justification de ladite plainte.

03.11 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik vind dit ook niet echt een goede evolutie in de verschillende relaties. Ik denk dat we inderdaad de procedure voor de Raad van State moeten afwachten en dan bekijken we best hoe we verdere zaken opvolgen.

03.12 Veerle Wouters (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed heb begrepen, zou de regulator enkel moeten optreden indien er geen akkoord zou zijn tussen de luchthavenbeheerder en de gebruikers. U zegt dat u niet echt akkoord kon gaan met het nieuw tariefsysteem dat de regulator voorstelde. U zegt dat u in de plaats bent getreden en dat de DAB rechtstreeks naar u is gekomen om dat te bespreken. Toch hoop ik dat er op de een of andere manier terugkoppeling komt en dat dit met de regulator kan worden besproken. Ik ben daar ook benieuwd naar. Ik vind het jammer dat wij niet meer weten over het advies van de Raad van State daaromtrent. Ik hoop evenwel dat die samenwerking in de toekomst iets vlotter verloopt.

Ik blijf toch op mijn honger met mijn vragen aangaande de concurrentiepositie en inzake de consument en hoe dat verder zal verlopen voor de luchthaven.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u bent nog op tijd voor een repliek.

03.13 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik heb het belangrijkste deel van het antwoord gehoord. Ik had er ook het volste vertrouwen in dat de collega's de nodige scherpe vragen zouden stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, met uw antwoord brengt u duidelijkheid in een ietwat vreemde situatie waarbij een regulator het nodig vindt om in de pers een aantal zaken te verklaren. U laat duidelijk een andere klok horen in het debat. Ik hoop dat de beslissing die u genomen hebt met die twee koninklijke besluiten, ervoor zorgt dat er een einde komt aan een situatie die geleid heeft tot enkele problemen zoals dit probleem.

Ik ben in ieder geval blij te horen dat uw eerste belangrijke invalshoek toch de economische leefbaarheid van de luchthaven is. Dat is zeer belangrijk. Het kan niet de bedoeling zijn dat de regulator op dat vlak stokken in de wielen zou steken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Europese aanbeveling inzake de plaatsing van alcoholsloten in voertuigen voor commercieel vervoer" (nr. 4026)

04 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur

"la recommandation européenne relative à l'installation d'éthylotests antidémarrage dans les véhicules destinés au transport commercial" (n° 4026)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, onlangs werd in het Europees Parlement een ontwerprapport over de Europese verkeersveiligheid, Actieplan 2010-2020, voorgesteld. Een van de elementen daarin is de verplichte plaatsing van alcoholsloten in voertuigen voor commercieel vervoer.

Als het over alcoholsloten gaat, wordt mijn aandacht uiteraard onmiddellijk getrokken.

In Finland, Frankrijk en Spanje is de installatie van een alcoholslot in schoolbussen al verplicht. In Zweden wordt het alcoholslot intensief ingezet als een weliswaar vrijwillige maar preventieve maatregel in het beroepsvervoer. Momenteel rijden daar al 40 000 vrachtwagens, bussen en taxi's met alcoholsloten rond. Sommige vrachtwagens zijn er standaard van een alcoholslot voorzien.

Volvo zou intussen ook al stuurcabines leveren waarin in dergelijke alcoholsloten standaard wordt voorzien.

Ook in uw beleidsnota's is sprake van een dergelijk initiatief. In de beleidsnota van 2009 werd voorgesteld dat in overleg met de Europese Commissie wordt nagegaan of vrachtwagens en autocars verplicht met een alcoholslot kunnen worden uitgerust en in de beleidsnota voor 2010 geeft u aan de transportsector te willen aansporen tot deze installatie, mede op basis van de cao van 1 april 2009 betreffende het alcohol- en drugsbeleid in de ondernemingen.

Ik ben er zelf niet helemaal van overtuigd dat een algemene verplichting in deze de beste manier van werken is, maar ik ben er wel van overtuigd dat alcoholsloten voor de transportsector een element van kwaliteitsbeleid kan zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van plan om in de nabije toekomst een initiatief uit te werken om tegemoet te komen aan de Europese aanbeveling, ook in lijn met de voornemens die u neerschreef in de beleidsnota's, althans als dat mogelijk is in lopende zaken?

In hoeverre is de doelstelling van de beleidsnota van 2010 om de transportsector te overtuigen van het nut van de installatie van alcoholsloten al bereikt? Zijn daarvan al resultaten bekend?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, het ontwerp van aanbeveling van Europa inzake het alcoholslot voor commerciële vervoerstoeppingen ligt eigenlijk in het verlengde van de Belgische cao 100 die dateert van 1 april 2009.

De cao 100 schept een kader waarbinnen de Belgische ondernemingen een drugs- en alcoholbeleid moeten voeren. Naast een voor elke onderneming verplichte beleids- en intentieverklaring vóór 1 april 2010, staat het hen vervolgens vrij dit beleid uit te stippelen op de wijze die zij zelf verkiezen en als dusdanig, na het nodige overleg, in het arbeidsreglement op te nemen. Zo kan een bedrijf ervoor opteren om het personeel te testen op alcohol- of drugsgebruik, of kunnen er alcoholsloten in de bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd.

De problematiek van de alcoholcontroles op de chauffeurs door de verantwoordelijke van een transportbedrijf werd onlangs besproken op het Overlegcomité Goederenvervoer over de weg. Naar aanleiding van deze vergadering werd nagegaan in welke mate werkgevers een alcoholcontrole op hun personeel kunnen uitvoeren. Uit een eerste onderzoek is gebleken dat de cao 100 bepaalt dat de werkgevers in preventieve alcoholtests voor de veiligheidsfuncties kunnen voorzien. Er moet thans enkel nog worden nagegaan in welke mate de functie van bestuurder van vrachtwagens en autocars als een veiligheidsfunctie kan of moet worden beschouwd.

Actief preventiebeleid kan inderdaad ook resulteren in de installatie van alcoholsloten in de bedrijfsvloot. In de mate dat het gaat om een type alcoholslot waarbij een databestand alle relevante informatie opslaat en het bedrijf het alcoholgebruik van zijn medewerkers zou kunnen verifiëren, kan dit problemen opwerpen die verband houden met de privacy. Verder onderzoek en overleg zijn noodzakelijk, weliswaar binnen het kader waarin wij nu opereren, zijnde de lopende zaken.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord dat een aantal interessante elementen bevat. Het overlegcomité Goederenvervoer over de weg heeft een essentieel

probleem aangeraakt. Heel wat bedrijfsleiders klagen erover dat zij ondanks de cao 100 te weinig mogelijkheden hebben om in te grijpen. Het is essentieel dat mensen die zich met zulke voertuigen op de weg begeven in die categorie van veiligheidsfuncties vallen zodanig dat er op een betere en meer efficiënte manier kan worden opgetreden, alleszins beter dan vandaag het geval is.

Ik ken een aantal transportfirma's die het systeem preventief en op vrijwillige basis heeft geïnstalleerd. Het gaat namelijk om een taximaatschappij, een busmaatschappij en een dienst aangepast vervoer die al hun voertuigen hebben uitgerust met alcoholsloten.

Privacy is geen probleem zolang het enkel wordt gebruikt als een preventief systeem waarbij de gegevens niet worden opgeslagen. Als louter de startfunctie blokkeert op het moment dat de bestuurder heeft gedronken zie ik niet meteen problemen met de privacy. Wij moeten dat probleem ook niet opblazen want dan zullen de transportfirma's nog meer aarzelen om tot zulke vrijwillige maatregelen over te gaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conditions de repos des chauffeurs de bus effectuant de longs voyages" (n° 4107)

05 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichte rusttijden voor buschauffeurs tijdens langeafstandsritten" (nr. 4107)

05.01 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, le déplacement en autocar est un moyen de transport fort utilisé par des personnes qui ont à parcourir de longues distances. On pense spécialement aux résidents se rendant au Maghreb pour voir leur famille ou encore aux nombreux voyages scolaires vers des destinations estivales ou hivernales.

La fréquence des accidents a nécessité la mise en place d'une réglementation stricte et juste. Cependant, dans le but de faire baisser le coût du voyage et d'attirer une clientèle importante, certains n'hésitent pas à détourner, voire à transgresser ces règles, au mépris de la sécurité. Le journal *La Meuse* du 12 avril dernier relate que la gendarmerie de Narbonne (sur le trajet Belgique-Afrique du Nord) a contrôlé deux bus qui arrivaient d'Espagne et appartenaient à une même société belge de la région anversoise. Les deux véhicules étaient déclarés en double équipage. Or un seul chauffeur se trouvait à bord de chacun d'eux. Le troisième chauffeur se reposait dans la soute à bagages et se chargeait alternativement de remplacer ses collègues, permettant à l'employeur d'éviter frauduleusement le paiement d'un quatrième salaire. Comme les gendarmes ont constaté que la soute ne s'ouvrait que de l'extérieur, ils ont souligné le danger de telles pratiques pour le chauffeur au repos en cas d'incendie ou d'accident.

Malgré des démentis de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars, la gendarmerie de Narbonne confirme sa version d'une manière formelle. Selon les sources du journaliste, les bus incriminés ont été achetés cette année dans le but de voyager en Suisse, et non en Espagne. De plus, aucune couchette n'avait été installée. On en a donc bricolé une illégalement dans la soute à bagage, sans accès vers l'intérieur du bus.

Monsieur le secrétaire d'État, si cette version était avérée – et, comme elle émane d'un organisme officiel tel que la gendarmerie de Narbonne, on a tout lieu d'y adhérer – elle remettrait en question les nombreuses mesures qui ont été prises récemment pour rendre plus sûrs les longs voyages en autocar. Existe-t-il des statistiques relatives aux infractions commises par des organisateurs de voyages en autocar? Quelles sont les mesures pratiques qui sont prises en Belgique pour contrôler la conformité des véhicules? Des inspections "surprise" sont-elles organisées entre les visites impératives aux organismes de sécurité? Quelles sont les sanctions pécuniaires ou autres – par exemple, le retrait de permis ou d'agrégation – qui sont susceptibles d'être prises à l'égard de ces individus qui privilégient une rentabilité immédiate au détriment de la sécurité des passagers et de leurs chauffeurs?

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Musin, je n'ai pas connaissance du contrôle effectué par la gendarmerie de Narbonne et des constats de celle-ci. J'estime toutefois que ces faits ne sont en aucun cas de nature à remettre en question les mesures en matière de sécurité et de contrôle des déplacements en autocar. Au contraire, ils en confirment l'opportunité ainsi que la nécessité de les améliorer en permanence.

Je peux résumer comme suit les mesures appliquées actuellement par la division Contrôle du SPF Mobilité et Transports, le contrôle du transport de personnes par autocar étant une des missions prioritaires de ce service. Ce contrôle est effectué sur la route et dans les entreprises de transport. Aussi, le transport de passagers par autocar fait l'objet depuis de nombreuses années de contrôles routiers qui sont renforcés pendant les périodes de vacances, à l'occasion des voyages scolaires et dans des cas particuliers tels que les voyages entre la Belgique et le Maroc.

Dans le domaine de ces contrôles saisonniers, il convient de signaler que notre service organise dans le cadre de l'arrangement administratif Euro Contrôle Route de 1999 des contrôles routiers coordonnés avec les collègues étrangers sur des axes importants pour le transport de personnes. Ceci permet de suivre un déplacement sur l'ensemble du trajet. Les autorités marocaines ont été associées aux travaux d'Euro Contrôle Route.

Il convient également de noter que notre service travaille régulièrement en étroite collaboration avec d'autres services belges chargés du contrôle du transport routier dans le cadre du plan d'action du 20 novembre 2001 (création publiée dans le *Moniteur belge* du 19 février 2002), à savoir la police fédérale, la police locale, la douane, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale et le SPF Affaires sociales et l'ONSS.

Dans certains cas, notamment pour le transport de personnes entre la Belgique et le Maroc, cette collaboration est élargie à d'autres organismes tels que la COCOF, l'Office des Étrangers et l'auditorat du travail. Lors du contrôle des entreprises, cette façon de procéder permet plus particulièrement d'avoir une image exacte des entreprises à risque et des entreprises pirates. Ceci est particulièrement important car les constats permettent une action forte en justice et le retrait des autorisations de transport.

Pour ce qui est du contrôle technique des véhicules entre deux passages en station de contrôle technique, la Belgique applique depuis septembre 2006 les dispositions de la directive 2000/30 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

À cet effet, la division Contrôles dispose de deux stations de contrôle technique mobiles équipées de personnel qualifié provenant des organismes d'inspection automobile. En moyenne, 9 500 véhicules par an, transports de personnes et de marchandises confondus, sont contrôlés au moyen de ces stations. Ces stations mobiles sont également utilisées lors de contrôles cibles des déplacements en autocar.

Enfin, je vous communique quelques chiffres relatifs aux infractions à charge des organisateurs de voyages en autocar. Ces chiffres reflètent les contrôles dans les entreprises belges. Le nombre d'entreprises contrôlées fut de 127 en 2008, de 116 en 2009 et de 85 en 2010. Le nombre de procès-verbaux établis était de 29 en 2008, de 39 en 2009 et 21 en 2010. Les constats principaux étaient les suivants: temps de repos insuffisant (54 cas en 2008, 64 cas en 2009 et 94 cas en 2010), problèmes liés au repos journalier (96 constats en 2008, 119 constats en 2009 et 50 constats en 2010), disques tachygraphes non conservés de façon ordonnée pendant un an (129 cas en 2008, 541 cas en 2009 et 28 cas en 2010) et disques tachygraphes mal ou insuffisamment complétés (363 cas en 2008, 329 cas en 2009 et 168 cas en 2010).

05.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Il est rassurant de voir le nombre de contrôles effectués et les dispositions prises. Par contre, les chiffres sont importants et inquiétants par rapport à une législation qui me semble pourtant stricte. On ne peut que souhaiter que ces contrôles en matière de sécurité s'intensifient et se poursuivent. Cela va de soi. C'est important!

Lorsque j'ai eu connaissance de cet incident d'autocar, je me suis demandé s'il s'agissait d'un cas isolé ou d'un phénomène plus ample. Au vu des contrôles opérés, il y a matière à poursuivre dans ce sens.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het KB tot organisatie van de DVIS" (nr. 4144)

06 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'arrêté royal organisant le SSICF" (n° 4144)

06.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, u weet dat wij hierover reeds meermaals van mening verschilden, de laatste keer tijdens de bespreking van de programmawet, niet zozeer over de organisatie van DVIS maar wel over de procedure. Mij is het voornamelijk te doen om een grondig voorafgaandelijk debat over de functionele organisatie en het takenpakket van DVIS.

Ik geef een voorbeeld. Ik heb vandaag nog documenten in de commissie voor de Spoorveiligheid doorgenomen, namelijk de adviezen van de werkgroep Seinvoorbijrijdingen. Infrabel zegt dat ze dit naar DVIS heeft gestuurd. DVIS zegt dat ze dit naar het onderzoeksorgaan heeft doorgestuurd. Bij het onderzoeksorgaan zie ik daar dan weer niets van.

Ik heb vandaag een aantal concrete vragen over het KB ter uitvoering van een amendement op de wet diverse bepalingen dat op 8 april door de Ministerraad werd goedgekeurd.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe zal DVIS nu concreet worden georganiseerd? Wat is het advies van de Inspectie van Financiën over het KB? Onder wiens gezag komen de leidinggevende ambtenaren te staan? Hoe zal men hen aanduiden?

Ik herinner mij dat uw motivering om dit snel te regelen was dat de voorzitter van de FOD een band had met de NMBS. Ondertussen zien wij dat de voorzitter van de FOD wacht op een nieuwe benoeming buiten de FOD. Het argument dat toen werd gebruikt, blijkt dus niet meer te gelden.

Wat gebeurt er met de huidige personeelsleden? Is in een overgangsperiode voorzien?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schoupe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, het koninklijk besluit waarover u het hebt, beoogt het uitvoeren van het artikel 105 van de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen, zijnde dat de directie van de veiligheidsinstantie ten laatste 18 maanden na de inwerkingtreding van deze wet geen enkele band meer zal hebben met de NMBS-Holding en niet meer zal kunnen genieten van de rechten en voordelen die aan de spoorwegagenten worden toegekend.

Aangezien het koninklijk besluit uitsluitend betrekking heeft op de directie van de veiligheidsinstantie verandert er niets aan de in de wet van 19 december 2006 opgenomen taken van de veiligheidsinstantie.

De directie van deze instantie zal bestaan uit twee personen, een directeur en een adjunct-directeur, benoemd voor een hernieuwbaar mandaat van zes jaar.

Deze directie zal onder het rechtstreeks gezag van de minister staan die de bevoegdheid heeft over het spoorwegvervoer.

De twee leden van de directie zullen op voorstel van de minister worden aangewezen door de Koning, na afloop van een door Selor georganiseerde selectieprocedure op basis van de functiebeschrijving en het competentieprofiel.

Wat het DVIS-personeel betreft, verandert er niets voor wie er nu is tewerkgesteld. De gedetacheerden van de NMBS-Groep kunnen zonder tijdslimiet hun detachering voortzetten. Na de publicatie van het koninklijk besluit zal gedurende een periode van 18 maanden hetzelfde gelden voor het nieuwe personeel dat zou worden gedetacheerd vanuit de NMBS-Groep.

Een overgangsperiode is nu voorzien voor de huidige directeur van DVIS. Deze directeur oefent zijn functie verder uit tot de aanstelling van de nieuwe leiding.

Zodra die periode van 18 maanden is verstreken, zal het nieuwe personeel van de NMBS-Groep dat wenst te werken bij de DVIS gedwongen ontslag moeten nemen bij de NMBS-Groep. De notie van detachering zal aan het einde van de periode van 18 maanden niet meer bestaan voor dat personeel.

De Inspectie van Financiën heeft geen negatief advies uitgebracht, maar enkel bedenkingen geformuleerd in verband met technische punten uit het dossier dat haar werd voorgelegd.

06.03 David Geerts (sp.a): Ik dacht dat de Inspectie van Financiën wel degelijk een negatief advies had uitgebracht. Na het indienen van mijn vraag heb ik de betrokken documenten al kunnen lezen. Ze zijn mij per mail doorgestuurd door de vakorganisaties. Ze worden best bezorgd aan de commissie Spoorveiligheid

zodat alle andere leden, ook van de commissie voor de Infrastructuur, daar kennis van krijgen.

Ten tweede, u zegt dat de functionele werking rechtstreeks valt onder het gezag van een bevoegd regeringslid. Oké, dat was toen besproken. Maar is er dan nog steeds een functionele hiërarchie bij de FOD? Dat blijft voor mij onduidelijk.

Ten derde, in het destijds geformuleerde advies van de Europese Commissie ging men eenzelfde oefening maken met het onderzoeksorgaan. Plant u dat ook?

06.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Die vragen moeten afzonderlijk worden gesteld. Mijn excuses.

06.05 **David Geerts** (sp.a): Ik zal ze de volgende keer indienen.

06.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik ga geen paternoster van vragen en antwoorden organiseren.

De **voorzitter**: Mijnheer Geerts, het staat u vrij om deze vragen opnieuw in te dienen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "onwettige voorwaarden voor doorgangskaarten voor voetgangerszones" (nr. 4261)**

07 **Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les conditions illégales d'attribution de cartes d'accès à des zones piétonnes" (n° 4261)**

07.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de procedures en categorieën voor de toekenning van doorgangskaarten voor voetgangerszones liggen vast in het KB van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg. Bij het bepalen van die categorieën blijkt dat nogal wat steden bijzonder creatief te werk gaan en een ruime interpretatie hanteren van de wegcode. Op die manier proberen die steden de voorwaarden voor de toegang tot een voetgangerszone volledig vrij te bepalen.

De stad Lier, bijvoorbeeld, gaat vrij ver in de interpretatie van de termen die in de wegcode staan, met name "de absolute noodzaak" en "een werk". Een lokale krant betitelde dat echter als onwettige voorwaarden voor het toekennen van doorgangskaarten. Ik zal een aantal voorbeelden geven om het te illustreren. Zo kan men een doorgangkaart krijgen indien men als bewoner van een voetgangerszone regelmatig gebruikmaakt van Cambio, in tegenstelling tot iemand die dat niet doet. Hetzelfde geldt voor een gerechtsdeurwaarder en voor een traiteur, die op regelmatige basis moet leveren bij klanten in de voetgangerszone, maar bijvoorbeeld niet voor een brandstofhandelaar, die regelmatig moet leveren. Het geldt ook voor dienstvoertuigen van de stad en het OCMW. Daarnaast mogen ook taxi's door een voetgangerszone rijden zonder een bestemming te hebben. Ook ouders van kinderen tot drie jaar krijgen een doorgangsbewijs op voorwaarde dat zij hun peuter afzetten bij de grootouders en enkel alleen bij de grootouders.

Op basis daarvan reikte de stad Lier tot nu toe al 1 359 doorgangsbewijzen van lange duur uit. Misschien zijn er intussen al een paar duizend bijgekomen. Maar de categorieën die hier worden gebruikt, lijken mij nogal vergezocht en vatbaar voor interpretatie en zelfs discriminatie, afhankelijk van de formulering.

Is de interpretatie die hier wordt gemaakt, een correcte interpretatie van de wegcode?

Wat is de effectieve interpretatieruimte van steden bij de uitvoering van de wegcode op dat vlak?

Kunnen er strengere of minder strenge voorwaarden worden opgelegd?

Welke gevolgen heeft het volgens u voor de rechtszekerheid als personen wel een doorgangkaart hebben gekregen, maar eigenlijk tot een categorie behoren die in de wetgeving niet rechtstreeks wordt bepaald?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Wollants, in principe hebben alleen voetgangers toegang tot voetgangerszones. In de wegcode zijn er evenwel acht categorieën voertuigen die toch worden toegelaten.

Drie ervan hebben altijd toegang, met name de prioritaire voertuigen, het openbaar vervoer en de vuilniswagens. Ook voertuigen voor onderhoud hebben toegang, maar dat is evident.

Voor vijf andere categorieën moeten de gebruikers over een doorgangkaart beschikken, die door de gemeente wordt uitgereikt. De voornaamste gevallen zijn voertuigen van artsen en paramedici, voertuigen die een werk komen uitvoeren in geval van absolute noodzaak, bijvoorbeeld aan een woning, voertuigen waarvan de gebruiker een garage zonder een andere toegang heeft, voertuigen van bedrijven die er als leveringsbedrijf zijn gevestigd en alleen in geval van absolute noodzaak.

Nog drie andere categorieën voertuigen hebben toegang tot voetgangerszones, wanneer een verkeersbord hun dat toelaat. Dat zijn de fietsers, de voertuigen om te laden en te lossen en de taxi's die in de zone personen moeten ophalen of afzetten, en zulks volgens de beperkingen op de borden, bijvoorbeeld tussen bepaalde uren.

Het is duidelijk dat de gemeenten zich bij de afgifte van doorgangkaarten moeten houden aan de reglementaire bepalingen die op de voetgangerszones van toepassing zijn. Aangezien het om uitzonderingen op de algemene regel gaat, met name dat voetgangerszones voor voetgangers bestemd zijn, moeten de gevallen waaraan doorgangkaarten worden uitgereikt, restrictief worden geïnterpreteerd. Het gebruik van de terminologie, zoals "alleen in geval van absolute noodzaak", ondersteunt de restrictieve interpretatie nog eens speciaal.

De aanvullende verkeersreglementen die de gemeenten ter zake moeten uitvaardigen, worden sinds 2008 niet meer aan de voogdij van de federale overheid onderworpen. Dat toezicht werd naar de Gewesten overgeheveld. Strikt genomen kan ik als federale staatssecretaris bijgevolg niets ondernemen, tenzij ik een schrijven aan de burgemeester van Lier zou richten, die vervolgens al dan niet rekening met mijn schrijven kan of mag houden.

De personen die over een doorgangkaart zouden beschikken in de gevallen die niet met de bepalingen betreffende de voetgangerszone overeenstemmen, hebben de doorgangkaart desalniettemin op een regelmatige wijze verkregen. Zij hebben ze met name van hun gemeentebestuur gekregen. Tegen hen kan niet worden opgeworpen dat zij volgens de wegcode niet over een dergelijke kaart mochten beschikken, tenzij uiteraard de gemeente haar aanvullende reglement zou wijzigen of tenzij haar reglement van overheidswege zou worden vernietigd.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Dank u wel, mijnheer de staatssecretaris. Ik heb mijn vraag aan u gericht om te zien wat de interpretatiemogelijkheden van de wegcode zijn wanneer het gaat om een "werk van absolute noodzaak." Wanneer het stadsbestuur van Lier argumenteert dat het afzetten van kinderen bij de grootouders een werk van absolute noodzaak is, is dat om het zacht uit te drukken een zeer ruime interpretatie.

Wanneer u erop wijst dat wij de bepaling zeer restrictief moeten toepassen en er steeds voor moeten zorgen dat wij de link behouden met de wegcode, zoals die geformuleerd en bedoeld is, gaat men daar volgens mij een brug te ver.

Ik noteer in ieder geval uw tip dat wij het probleem bij de bevoegde diensten voor toezicht kunnen aankaarten om te zien op welke manier wij daarmee moeten omgaan. Wij hebben de wegcode. Blijkbaar komt men er nu mee weg daar zeer vrij mee om te gaan. De kans bestaat dat dat nog meer zal gebeuren en dat men in de toekomst ongeveer alles kan plaatsen onder het begrip "werk van absolute noodzaak."

Ik volg de kwestie verder op.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de M. David Clarinval au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la position de la Belgique par rapport à la feuille de route de la Commission européenne 'Transports 2050'" (n° 4280)

08 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Klimaat en Energie over "het Belgische standpunt over het stappenplan Vervoer 2050 van de Europese Commissie" (nr. 4280)

08.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, la Commission européenne a adopté un Livre blanc dans lequel il est clairement indiqué que si, d'ici une quarantaine d'années, aucun effort n'est réalisé dans le secteur des transports, les Européens pourraient voir décliner leur croissance économique et leur qualité de vie.

Dans ce Livre blanc, la Commission européenne signale qu'à l'avenir, le pétrole se fera de plus en plus rare, ce qui n'est pas vraiment un scoop. La Commission a ajouté que, si la politique de mobilité européenne ne changeait pas, le niveau de dépendance au pétrole serait estimé à 90 % en 2050, contre 96 % actuellement.

Par ailleurs, la lutte contre le changement climatique suppose que d'ici 2050, l'Europe réduise ses émissions par rapport aux niveaux de 1990. Or, la Commission européenne constate que les émissions de CO₂ dues au transport dépasseront toujours d'un tiers leur niveau de 1990 si rien ne change. Pour éviter ce scénario catastrophe, l'exécutif européen a proposé une feuille de route "Transports 2050" qui contient quarante mesures concrètes. La Commission recommande aux États membres d'investir, entre autres, 1 500 milliards d'euros d'ici 2050 afin de mettre en place un système de transport compétitif.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle position le gouvernement fédéral va-t-il adopter par rapport à ce Livre blanc? De manière plus spécifique, pouvez-vous m'indiquer votre position par rapport à la feuille de route et, notamment, par rapport aux pistes concrètes, à savoir la réduction de moitié des véhicules à carburant traditionnel, le transfert de 50 % du transport de fret vers la voie d'eau et le chemin de fer et, enfin, la réduction de 60 % des émissions de CO₂ dues au transport?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Clarinval, je puis vous dire que la Belgique accueille très favorablement le Livre blanc Transport et souscrit de manière générale à ses objectifs.

Une position officielle est en cours d'élaboration. Celle-ci nécessitant toutefois une coordination entre le niveau fédéral (SPF Mobilité et Transports, SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement) et les Régions compétentes en matière de Transport et d'Environnement, cette position ne sera finalisée qu'en juin. Dans l'attente, voici des réponses à vos questions.

Premièrement, l'objectif de réduction de moitié de l'usage de voitures utilisant des carburants traditionnels d'ici 2030 concerne uniquement les transports urbains. Cela apparaît clairement dans le point 2.5 du Livre blanc, à la page 10. Toutefois, comme vous le soulignez, le secteur du transport est fortement dépendant du pétrole et le restera, à politique inchangée, jusqu'en 2050. C'est pourquoi une diversification des carburants est nécessaire pour réduire cette dépendance. Cependant, les alternatives au pétrole ne sont pas nombreuses et soulèvent aussi certains problèmes.

D'abord, les biocarburants sont une alternative à court terme mais l'impact indirect de l'utilisation des sols, notamment en termes de biodiversité, doit être pris en compte dans le bilan global. C'est la raison pour laquelle nous plaçons pour l'utilisation de biocarburants de la deuxième génération, c'est-à-dire les biocarburants qui n'utilisent pas de denrées alimentaires pour leur fabrication.

Ensuite, la voiture électrique se heurte toujours au problème lié aux batteries, notamment leur coût élevé, l'autonomie insuffisante, le recyclage et le temps de recharge. Toutefois, les flottes captives urbaines (bus, véhicules de livraison et taxis) sont mieux adaptées à ce type de propulsion. Afin de surmonter ces difficultés, outre les incitants fiscaux déjà en place, un plan belge pour la voiture électrique est en cours de préparation au SPF Économie.

Enfin, l'hydrogène est une solution à plus long terme plutôt destinée au transport lourd et à longue distance qu'au transport urbain.

Notons enfin que la réduction de la dépendance du transport au pétrole doit se faire également via une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules à carburants traditionnels pour lesquels une marge de progression importante existe. Cela passe notamment par une réduction du poids et de la taille des véhicules passagers. Par ailleurs, il est important de développer les transports en commun urbains ainsi que de promouvoir les modes de transport doux (vélos à assistance électrique, marche) et cela notamment via la mise en place d'une infrastructure qui leur est dédiée.

Deuxièmement, il faut préciser que l'objectif fixé dans la feuille de route "Transports 2050" est un transfert de fret vers la voie d'eau et le chemin de fer de 50 % sur moyenne distance, c'est-à-dire plus de 300 kilomètres.

Des pré- et des post-acheminements devront toujours nécessairement se faire par transport routier.

Dans le cas de la Belgique, ce transfert modal concerne essentiellement le transport international.

Afin d'augmenter la part modale du chemin de fer et de la voie d'eau à moyenne distance, des investissements au niveau du RTE-T (réseau transeuropéen de transport), tant en Belgique qu'en Europe, sont nécessaires. Dans le cadre de la révision en cours des lignes directrices RTE-T, la Belgique souligne l'importance des corridors fret ferroviaire passant sur son territoire, notamment via Anvers, et du développement du réseau de voies d'eau intérieures, notamment la liaison Senne-Nord.

Quant à la réduction de 60 % des émissions de CO₂ dues au transport, cet objectif important et ambitieux nécessitera une forte augmentation de l'efficacité énergétique du système de transport pris dans son ensemble et un découplage de la croissance économique et de la demande de transport.

Afin d'améliorer l'efficacité énergétique du système de transport, la comodalité et la multimodalité devront être améliorées. Des solutions de e-ticketing unique et des outils de planification d'itinéraires devront être développés. Un relèvement des taxes sur les carburants fossiles au niveau européen permettrait d'augmenter l'efficacité énergétique du système de transport au moindre coût.

Dans ce cadre, la Belgique accorde une attention particulière à la révision de la directive Énergie. À plus long terme, l'aménagement du territoire et la compétence régionale peuvent également réduire les besoins en termes de transport.

08.03 David Clarinval (MR): Merci à M. le ministre pour ses réponses très complètes et très claires. Je prends bonne note que, théoriquement, la position belge, en négociation avec les Régions, devrait aboutir en juin.

De même, je prends bonne note des détails qu'il a signalés concernant principalement le transport urbain pour les objectifs affichés; pour le fret, il s'agit de transport de plus de 300 kilomètres.

J'attends également de voir pour la taxe sur les carburants fossiles qui doit être décidée au niveau européen, selon ses termes.

Voilà trois réponses qui me satisfont.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de naleving van de windnormen" (nr. 4315)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werkgroep die zich buigt over baan 02" (nr. 4451)
- de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel d.d. 14 april 2011 betreffende de geluidsoverlast" (nr. 4521)

09 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le respect des normes de vent" (n° 4315)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le groupe de travail de la piste 02" (n° 4451)
- M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le jugement rendu par le tribunal de première instance de Bruxelles le 14 avril 2011 relatif aux nuisances sonores" (n° 4521)

09.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 27 april heeft het kernkabinet beslist om een werkgroep op te richten om na te gaan of Belgocontrol de windnormen op de luchthaven van Zaventem respecteert. Voor alle duidelijkheid, het gaat om maximumnormen. U moet mij maar corrigeren als ik het verkeerd heb begrepen.

Actiecomités uit de oostrand rond Brussel stelden dat de windnormen tijdens de paasvakantie, en vooral tijdens het paasweekend, niet werden gerespecteerd en dat toestellen onafgebroken op piste 02 landden en daardoor slechts 250 meter boven de daken vlogen. Een werkgroep gaat nu die klachten uitpluizen en zal nagaan of het akkoord van februari 2010 door Belgocontrol wordt gerespecteerd bij het bepalen van baan- en routegebruik.

Op 28 april werd bekend dat de rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft beslist dat de omwonenden van de piste 02 recht hebben op een schadevergoeding van de Staat wegens de geluidsoverlast als gevolg van de maatregelen die in het kader van het spreidingsplan uit 2003 werden genomen.

In het vonnis stelt de rechtbank dat de Staat in de fout ging door een preferentieel gebruik van de piste 02 vast te leggen. De maatregelen die als gevolg hiervan werden genomen, waaronder aanpassingen aan de windnormen, hebben bij de klagers voor gezondheidsklachten gezorgd en kunnen volgens de rechter niet verantwoord worden door te verwijzen naar het algemeen belang. Ook de economische belangen worden niet geschaad door een terugkeer naar de situatie van vóór het spreidingsplan. Die argumentatie klinkt ons ondertussen al zeer bekend in de oren.

Ik heb de volgende vragen.

Is het effectief zo dat de windnormen niet werden nageleefd door Belgocontrol? Gebeurt dat op regelmatige basis? Wat is de specifieke taak en opdracht die de werkgroep heeft gekregen om die problematiek te bestuderen en in kaart te brengen?

Wat is de stand van zaken van het akkoord van februari 2010? Gelet op uw eerdere antwoorden, bedoel ik daarmee niet hoe een wet in het Parlement wordt goedgekeurd. Ik bedoel ook niet of het akkoord van februari 2010 nog altijd een akkoord is. Ik wil ook niet weten of er ondertussen een nieuw akkoord is. Ik wil gewoon graag weten hoe ver u staat met de uitvoering van het akkoord, in al zijn facetten, en of het nog steeds mogelijk is.

Eerdere pogingen en plannen – onder andere uw voorgangers hebben die opgezet – werden telkens opnieuw onderuitgehaald door een opeenstapeling van rechtszaken, waardoor er telkens een stukje van het plan werd uitgeschakeld, zodat het woord spreidingsplan even later niet meer van toepassing genoemd kon worden. Uw oplossing, en ook die van uw voorganger, was het uitwerken van een vliegwet. Wat betekent dat voor dit soort vonnissen? Had dit vonnis voorkomen kunnen worden als een dergelijke vliegwet bestaan zou hebben?

09.02 Valérie De Bue (MR): Mes questions s'inscrivent dans la même ligne. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai eu l'occasion de relayer les inquiétudes des riverains lors d'une séance plénière il y a un mois, notamment à propos du respect des normes de vent, du calcul des rafales de vent, de la prise en compte des prévisions météorologiques plutôt que des mesures réelles qui aboutissent à des changements anticipés de piste. À l'initiative de Didier Reynders, le gouvernement réuni en kern a décidé de la mise en place d'un groupe de travail pour évaluer le suivi et souligner éventuellement l'abus d'utilisation de la piste 02. Ce groupe de travail doit permettre un suivi précis de l'utilisation de cette piste afin de limiter les abus.

Quel est le statut de ce groupe de travail, sa composition, sa méthode de travail, le planning des réunions? Y a-t-il un rapport clair sur l'utilisation des pistes? Avez-vous déjà obtenu les résultats de ces réunions?

09.03 Damien Thiéry (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le 14 avril dernier, le tribunal de première instance a rendu une décision condamnant l'État belge pour avoir pris différentes mesures abusives qui ont abouti à une concentration d'atterrissages d'avions sur la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National.

À cet égard, le tribunal a estimé que la décision prise ne l'a pas été sur une base scientifique ou économique. Cette décision a été prise sans justification claire. Le 28 avril dernier en séance plénière de la Chambre, vous avez répondu partiellement à des questions quant à ce jugement: "Je ne souhaite cependant pas accepter que la pression politique, ou toute autre pression, ait pour résultat que les services de contrôle du trafic prennent des risques qui mettent en danger la sécurité du trafic aérien. Par ailleurs, je me dois d'ajouter que le problème de l'utilisation des pistes et de la concentration sur la piste 02 peut facilement être évité par la réalisation de l'ILS sur la piste 07."

Or, c'est justement le rôle du politique de rendre compte des situations vécues par de très nombreux riverains surtout quand l'État est clairement mis en cause.

Monsieur le secrétaire d'État, comment comptez-vous faire respecter cette décision de justice de la manière la plus concrète possible? Quand le groupe de travail sur le respect des normes de vent, décidé en comité ministériel, sera-t-il opérationnel? Lors de votre intervention en séance plénière, vous avez abordé le problème de l'utilisation des pistes et de la concentration sur la piste 02, qui peut facilement être évité par la réalisation de l'ILS sur la piste 07. J'aimerais obtenir davantage d'informations en la matière, car je ne suis pas certain d'avoir cerné l'entièreté de la problématique.

09.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, de procedures voor de baankeuze worden onderworpen aan de controle van de directie Inspectie van het Directoraat-Generaal Luchtvaart die gemachtigd is om alle controles uit te voeren bij de diensten van Belgocontrol teneinde zich van de goede toepassing van het preferentiële systeem van de baankeuze te vergewissen. Wat de controle voor het banengebruik betreft analyseren de directie Inspectie en de directie Luchtruim en Luchthavens van het DGLV op basis van hun respectievelijke bevoegdheden de dossiers die voortkomen uit de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel Nationaal, de veiligheidsverslagen opgesteld door piloten, de occurrence reports, alsook de wekelijks door Belgocontrol opgestelde verslagen over het preferentieel systeem van de banenkeuze, waarbij in hun analyses wordt opgenomen dat het systeem van voorkeurbanen slechts kan worden toegepast als de verantwoorde keuze op grond van overwegingen van veiligheid, regelmaat en efficiëntie niet zou kunnen. Dat kan bijvoorbeeld leiden tot het gebruik van de baan 02, zelfs bij rugwind.

Deze beide krachtlijnen behandelen het geheel van elementen die interveniëren in de afgewogen dossiers en beschikken over volgende informatiebronnen: de vooruitlopende analyse van de banen in gebruik, wat men in de luchtvaart Aerodrome Capacity Meteorological Forecast noemt, de luchthavengegevens en de diverse bronnen voor technische luchtvaartgegevens, de NOTAM's, Notices to Airmen, SIGMETS, Significant Meteorological Information en METAR, de Meteorological Information, en de TAF, de Terminal Aerodrome Forecast.

Tot dusver werd geen enkel onrechtmatig gebruik vastgesteld door deze inspectiediensten. Wat het concretiseren van de regeringsakkoorden betreft wordt de wijziging van de vliegroutes nog steeds uitgewerkt en zijn de windcomponenten van het systeem voor preferentieel banengebruik aangepast overeenkomstig en in overeenstemming met het akkoord van de Ministerraad van 26 februari 2010. De nodige aanpassingen werden aan de AIP, de Aeronautical Information Publication, aangebracht in de versie van 1 juli 2010.

De procedure voor de baankeuze in gebruik werd eveneens aangepast en in werking gesteld door Belgocontrol, steeds in overeenstemming met dezelfde beslissing van de Ministerraad.

Wat de vliegroutes betreft, werden de routes vervat in de beslissing van de Ministerraad van 26 februari 2010, geanalyseerd door Belgocontrol. Voor de routes die volgens Belgocontrol technisch uitvoerbaar zijn, is aan Belgocontrol gevraagd om het effect ervan cijfermatig te analyseren.

Un groupe de travail intercabinet s'est réuni très récemment au sujet de l'utilisation de la piste 02. Cette réunion a permis d'identifier deux aspects fondamentaux de cette problématique, à savoir la mesure des vents en altitude et la détermination des valeurs de référence de ces vents.

Pour ce qui concerne la méthode, je vous confirme qu'au niveau de la mesure, on envisage une étude des expériences étrangères et des efforts déjà fournis par Belgocontrol.

Pour ce qui concerne les valeurs de référence, une concertation avec BATA (Belgium Air Transport Association), autrement dit les compagnies aériennes, et BeCA (Belgium Cockpit Association), autrement dit les pilotes, aura lieu dans les meilleurs délais

L'utilisation d'un ILS sur la piste 07 à l'aérodrome de Bruxelles-National est conditionnée aux restrictions définies par l'étude de faisabilité réalisée par Belgocontrol. Elle offrira toutefois l'avantage d'augmenter la capacité aéroportuaire en cas de vents de secteur est, d'augmenter la sécurité face aux contraintes de vents et d'éviter des opérations (atterrissage et décollage) avec croisement des pistes. Elle présente donc de sérieux avantages.

Enfin, je vous signale que le jugement du 14 avril 2011 est un jugement en première instance. Une analyse de ce jugement est actuellement en cours pour déterminer les suites qui devront être réservées à cette affaire.

09.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het feit dat u zegt dat er geen onrechtmatig gebruik is vastgesteld, werpt natuurlijk wel een ander licht op de zaak dan de manier waarop dat oorspronkelijk in de pers is gekomen. Ik veronderstel dat er dan op dezelfde basis zal worden voortgewerkt, namelijk met voldoende aandacht voor de windnormen.

Ik herhaal nogmaals dat het maximumnormen zijn. Dat wil zeggen dat die baan op een gegeven moment niet meer gebruikt mag worden. Dat wil echter ook niet zeggen dat de baan met een bepaalde windsnelheid in de andere richting móet worden gebruikt, want dat is een andere discussie. In de toekomst zal dat nog heel belangrijk zijn als wij ons verder over die problematiek buigen.

Ik heb ook begrepen dat enkele wijzigingen op basis van het akkoord van februari 2010 worden uitgewerkt.

Ik heb ook gehoord dat u hebt gesteld dat de routes die technisch gezien uitvoerbaar zijn, nu door Belgocontrol verder worden uitgewerkt. Dat impliceert natuurlijk – wat ik u enkele maanden geleden in een vorige vraag heb aangegeven – dat een aantal routes technisch gezien niet uitvoerbaar is. Daarop zullen we volgens mij in de toekomst verder moeten ingaan. Het akkoord van februari 2010 was immers een evenwichtsoefening waar voor alle omwonenden wel iets in zat. Als nu blijkt dat een aantal routes technisch niet uitvoerbaar is – u zult het niet bevestigen, maar ik verwijs heel specifiek naar de dubbele afdraaihoogte voor de bocht naar links –, dan wil dat zeggen dat dit implicaties heeft voor het volledig akkoord.

Ik denk dat we vroeg of laat toch tot de vaststelling moeten komen dat wij opnieuw naar dat evenwicht op zoek moeten gaan en dat we moeten bekijken, als daar enkele factoren uit wegvallen, op welke manier we toch nog een evenwichtig akkoord kunnen bereiken, ervoor zorgend dat we de luchthavenvrede kunnen blijven bewaren. Ik ben er zeker van dat we daarop vroeg of laat kunnen terugkomen.

09.06 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse même si je reste un peu sur ma faim car l'intercabinet ne s'est réuni qu'une seule fois. J'ose espérer que le groupe de travail chargé du suivi poursuivra son travail. On dit qu'il n'y a pas d'utilisation injuste de la piste. Toutefois, au vu du nombre de réclamations des riverains, on s'interroge sur le respect de l'accord. Le MR demande que cet accord soit respecté et qu'il y ait un contrôle. Nous continuons à plaider pour un contrôle effectué par un organisme indépendant.

09.07 Damien Thiéry (MR): Mevrouw de voorzitter, ik kan mijn collega Wollants volledig volgen in zijn interventie, want ik ga volledig met hem akkoord. Ik wil zijn uiteenzetting niet herhalen, maar wel wil ik zeggen dat dit een manier is om te tonen dat we soms wel op dezelfde golflengte zitten.

Monsieur le secrétaire d'État, vous parlez d'un jugement en première instance, et c'est le cas. Pour moi, les griefs sont relativement lourds par rapport ou à charge de l'État. J'espère que l'on en tiendra malgré tout compte même si une analyse complémentaire du dossier sera réalisée.

Je reste également sur ma faim en ce qui concerne un élément. Selon le rapport, il semblerait, en définitive, que l'État ne se serait fié qu'à des études qui ne sont pas indépendantes. En effet, elles ont été réalisées par l'administration. Je demande qu'à l'avenir les études soient réalisées de manière tout à fait indépendante afin d'être certains que l'on ne puisse plus les amender ou, en tout cas, que l'on puisse les comprendre différemment.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van mevrouw Meryame Kitir aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toegang tot het beroep van wegvervoerder" (nr. 4426)

10 Question de Mme Meryame Kitir au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accès à la profession de transporteur par route" (n° 4426)

10.01 Meryame Kitir (sp.a): Een verordening heeft een directe rechtskracht en is verbindend in al haar

onderdelen. Artikel 30 van de verordening bepaalt dat ze van toepassing is met ingang van 4 december 2011. In een koninklijk besluit betreffende het vervoer van zaken over de weg van 7 mei 2002 wordt in titel II de toegang tot het beroep en uitoefening van het beroep geregeld.

Aan welke verplichtingen omtrent die verordening tot toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer die ons wordt opgelegd zijn wij momenteel nog niet tegemoetgekomen?

Hoe zal de Belgische overheid tegemoet komen aan die verplichtingen?

De lidstaten kunnen besluiten om de ondernemingen voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer aanvullende voorwaarden op te leggen. Overweegt u dit? Zo ja, welke aanvullende voorwaarden wilt u opleggen?

Elke lidstaat moet een of meerdere bevoegde instanties aanwijzen om te zorgen voor de juiste uitvoering van deze verordening. Welke bevoegde instanties zullen hiervoor verantwoordelijk zijn in België? Waarvoor zullen zij respectievelijk verantwoordelijk zijn?

Welke instantie zal controleren of de ondernemingen waaraan een vergunning is verleend voor de uitvoering van het beroep van wegvervoerder aan de vastgestelde vereisten voldoen? Wie zal de controles uitvoeren? Kunnen verschillende organisaties hier melding van maken? Tot wie dienen zij zich te richten? Hoe zal die klacht worden onderzocht? Wat is de procedure?

Artikel 16 van de verordening voorziet in de oprichting van een nationaal elektronisch register. Door wie wordt die bijgehouden? Bestaat zo een register al? Voldoet die aan de minimumeisen inzake de gegevens die vanaf de oprichting in het nationaal elektronisch register ingevoerd moeten worden teneinde te komen tot de toekomstige koppeling van het register om die te vergemakkelijken?

Artikel 3 van de richtlijn bepaalt dat de ondernemingen die het beroep van wegvervoeronderneming uitoefenen werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd moeten zijn. In artikel 5 wordt die vestigingseis verder gespecificeerd. Het is de bedoeling constructies van zogenaamde postbusbedrijven tegen te gaan. Tot welke instanties kan een Belgische rechtspersoon of organisatie zich richten die duidelijke indicaties heeft dat een andere lidstaat een vergunning voor de uitoefening van het beroep van wegvervoerder heeft afgeleverd aan een in dat land gevestigd wegvervoerondernemer die niet voldoet aan de voorwaarden van artikel 5? Richten die mensen zich tot het nationaal contactpunt?

Teneinde een vergunning te kunnen bekomen moet een ondernemer tevens voldoen aan de betrouwbaarheidseisen vermeld in artikel 6 van de richtlijn. Deze eisen beslaan domeinen die betrekking hebben op verkeersbeleid maar ook te maken hebben met sociaal- en arbeidsrecht, strafrecht en insolventierecht. Zal er op nationaal niveau een samenwerking komen tussen de betrokken instanties, bijvoorbeeld een koppeling van interne databanken? Wordt die gecentraliseerd in het nationaal contactpunt?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw voorzitter, mevrouw Kitir, de verordening nr. 1071 van 2009 tot vaststelling van de gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen, wordt in ons land rechtstreeks toepasselijk met ingang van 4 december 2011.

Deze verordening vormt een onderdeel van het nieuwe acquis vervoer samen met de verordening nr. 1072 van 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en de verordening nr. 1073 van 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten.

De verordening (EG) nr. 1071/2009 zal de huidige richtlijn nr. 96/26/EG inzake de toegang tot het beroep vervangen.

Het is belangrijk erop te wijzen dat deze verordening niet volledig nieuw is maar eerder als een aanvulling en een herziening van de vorige richtlijn moet worden beschouwd.

Immers, diverse kernbepalingen uit de bestaande richtlijn nr. 96/26/EG worden overgenomen in de nieuwe verordening, zoals onder meer de voorwaarden waaraan een onderneming moet voldoen om toegang te krijgen tot het beroep, de wederzijdse erkenning van diploma's, het model van getuigschrift van

vakbekwaamheid en de lijst van kennis waarover men moet beschikken om een getuigschrift te behalen.

Toch zijn er nieuwigheden. Ik vermeld de belangrijkste nieuwigheden die door de verordening worden geïntroduceerd. Een aanvullende voorwaarde voor de toegang tot het beroep is de vestigingsvoorwaarde. De introductie van de vervoersmanager, die de centrale figuur in de vervoeronderneming wordt.

Dan zijn er gewijzigde bepalingen inzake de betrouwbaarheidsvereisten. Men gaat uit van de aard en de frequentie van de inbreuken waarvoor een veroordeling of sanctie werd opgelopen.

Een vierde voorbeeld slaat op het opstellen van het nationaal elektronische register en de onderlinge koppeling van die registers, wat een uitermate belangrijke aangelegenheid is.

De richtlijn 96/26/EG werd in België, wat het goederenvervoer betreft, omgezet bij wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg en de bijhorende besluiten van 7 en 8 mei 2002. Voor het personenvervoer gebeurde dat bij koninklijk besluit van 21 april 2007.

Met het oog op de uitvoering van de nieuwe communautaire regelgeving is uiteraard een aanpassing van de Belgische reglementering aan de orde. Daarom zal worden voorzien in drie nieuwe wetsontwerpen: een wetsontwerp op het goederenvervoer, een op het personenvervoer en een met betrekking tot het e-register, en dat telkens met de bijhorende uitvoeringsbesluiten.

Ten tweede, de richtlijn 96/26/EG voorzag reeds in drie voorwaarden: betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en financiële draagkracht. Daaraan wordt dus nu de vierde voorwaarde van vestiging toegevoegd. Ondernemingen die het beroep van wegvervoeronderneming uitoefenen, moeten werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd zijn. Eigenlijk voorzag de wet van 3 mei 1999 reeds impliciet in deze vestigingseis.

Ten aanzien van de richtlijn zal de Belgische overheid niet in aanvullende voorwaarden voorzien voor de toegang tot het beroep. Met het opstellen van de gemeenschappelijke eisen voor de toegang tot het beroep probeert men immers een minimaal kwaliteitsniveau in het wegvervoer te waarborgen. Met de opgesomde basisvoorwaarden komt men hieraan ongetwijfeld tegemoet. Het opleggen van aanvullende voorwaarden zou volgens ons de toegang tot het beroep bemoeilijken en de sector nodeloos belasten.

Ten derde, de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor de juiste uitvoering van een verordening is het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer over de weg van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De directie Wegvervoer voert deze taken nu reeds grotendeels uit.

Concreet betekent dit onder meer dat zij verantwoordelijk is voor de afgifte, weigering en eventueel intrekking van de vergunningen, voor de controles op de weg en in de bedrijven, voor het beheer van het nationaal elektronisch register, het beheer van het e-register, de bescherming van de persoonsgegevens, enzovoort.

Ten vierde, deze taak wordt waargenomen door de afdeling Controle bij de directie Wegvervoer. De controles zullen zowel op de weg als in de bedrijven zelf worden doorgevoerd. Klachten van particulieren, ondernemingen of vakbondsorganisaties worden wel degelijk au sérieux genomen en geval per geval behandeld door deze afdeling.

Wat uw vijfde vraag betreft, kan ik u zeggen dat een belangrijke nieuwigheid in de verordening bestaat in de verplichte oprichting van een nationaal elektronisch register van wegvervoerondernemingen. Het is de bedoeling dat alle nationale elektronische registers uit de verschillende landen met elkaar worden verbonden.

Nieuw is ook de gegevensverzameling van de zwaarste inbreuken waarvoor ondernemingen of hun vervoersmanagers werden gestraft, na veroordeling, of op een andere manier, bijvoorbeeld na een minnelijke schikking of via een onmiddellijke inning, en dat om de betrouwbaarheid te controleren.

Op 17 december 2009 nam de Commissie een besluit inzake de minimumeisen voor de in het nationale elektronische register van wegvervoerondernemingen in te voeren gegevens. Dergelijke elektronische registers bestaan reeds in verschillende lidstaten en hebben een daling van de administratieve kosten en een beter toezicht op de ondernemingen mogelijk gemaakt. Ook de Directie Wegvervoer beschikt reeds over

zo'n elektronisch register van wegvervoerondernemingen, namelijk Transis.

Hoewel het Transisregister reeds voldoet aan vele van de opgelegde minimeisen, zijn er her en der nog aanpassingen noodzakelijk. Het register moet bijvoorbeeld uitgebreid worden tot de rechtspersonen, daar deze voortaan zelf betrouwbaar moeten zijn als vervoeronderneming.

Ook de invoering van de externe vervoersmanager, de verlenging van de geldigheidsduur van de kopieën van de vervoervergunning en de afschaffing van de nummerplaatvermelding op de kopieën van de vervoervergunning, vereisen nog een aantal wijzigingen.

Het beheer en de controle van het register zullen worden toevertrouwd aan het bestuur dat bevoegd is voor het vervoer over de weg.

Wat uw zesde vraag betreft, kan ik zeggen dat artikel 5 van verordening 1071 van 2009 inderdaad een aantal voorwaarden stelt inzake de vestigingseis. Ook wordt er bij controles meer en meer vastgesteld dat buitenlandse vervoerondernemingen in België gevestigd zijn op het adres van allerlei zakelijke dienstverleners. Dergelijke vestigingen beantwoorden zeer zelden aan de in artikel 5 bepaalde criteria. Meestal is de vestiging tijdens en na de opstartfase en het vervullen van de oprichtingsformaliteiten door de dienstverlener in kwestie enkel een doorgeefluik naar het moederbedrijf of naar de echte vestiging in het buitenland. Wij weten dat zeer goed, mevrouw Kitir.

Ook hiervoor is de afdeling Controle van de Directie Wegvervoer bevoegd. In geval van klachten zal deze afdeling de zogenaamde vervoeronderneming ter plaatse gaan controleren.

Ten slotte, wat uw zevende vraag betreft, om na te gaan of een onderneming aan de door artikel 6 bepaalde betrouwbaarheidseis voldoet, moeten de lidstaten rekening houden met het gedrag van de onderneming, haar vervoersmanagers en de andere relevante personen en nagaan of al deze personen geen veroordelingen of sancties, inclusief minnelijke schikkingen, onmiddellijke inningen of administratieve boetes hebben opgelopen voor ernstige inbreuken die in België of in het buitenland zijn vastgesteld.

Deze gegevens dienen eveneens te worden opgenomen in het elektronische register. Dit veronderstelt uiteraard een nauwe samenwerking met de verschillende instanties zoals de controlediensten van mijn departement, de FOD Justitie, de federale en lokale politie, de douanediensten. Deze verschillende stakeholders zullen gezamenlijk moeten instaan voor het voeden van deze databank.

Tot daar, mevrouw Kitir, de antwoorden op de zeven door u gestelde vragen.

10.03 Meryame Kitir (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb daar verder niet zo veel aan toe te voegen. Ik heb misschien nog een heel klein vraagje. Heeft u een timing voor die drie nieuwe wetsontwerpen?

10.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: December.

10.05 Meryame Kitir (sp.a): Bedankt voor de info.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation de Brussels Airport" (n° 4467)

11 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4467)

11.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je ne m'étendrai pas sur l'évolution du formulaire ni sur le comptage des plaintes. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

En revanche, j'ai été étonnée par le manque de respect envers l'arrêté royal du 15 mars 2002 qui précise que le directeur du service de médiation doit remettre un rapport annuel au ministre compétent. Or cela n'aurait pas été fait pour les exercices 2008 à 2010. Cette information est-elle exacte?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, le rapport des années 2008 et 2009 a été publié en toute transparence sur le site web du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Pour l'année 2010, je signalerai à la directrice dudit service l'obligation de remettre un rapport annuel d'activité, comme l'indique l'article 5 de l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National. Vous le connaissez sans doute, mais je vais quand même vous le lire: "Les missions comprennent la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes de riverains. Le directeur remet un rapport annuel d'activité au ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions. Dans ce rapport sont intégrées les questions abordées par le forum de concertation dont il est question à l'article 10 de cet arrêté."

11.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse qui corrobore les informations qui m'étaient parvenues. Ma question avait été déposée voici un certain moment. Il conviendra de vérifier si le contenu de ces deux rapports respecte bien l'article 5 et si toutes les données s'y retrouvent correctement.

S'agissant du forum de concertation, la partie francophone ne se serait plus réunie depuis 2009. Auriez-vous l'obligeance de faire vérifier cette information? Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la participation d'automobiles immatriculées en Belgique à des rallyes nationaux et internationaux" (n° 4472)

12 Vraag van de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het deelnemen aan nationale en internationale rally's met in België ingeschreven voertuigen" (nr. 4472)

12.01 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, il me revient que, lors de compétitions nationales et internationales de rallye automobile, des écuries ou concurrents belges participent à ces compétitions automobiles avec des véhicules immatriculés en plaques garagistes. De même, divers véhicules roulent alors sans plaque officielle d'immatriculation avec le cachet CV, mais uniquement avec des reproductions à l'avant et à l'arrière. Ces véhicules, tant en Belgique qu'à l'étranger, utilisent la voie publique pour circuler entre les diverses "spéciales" des rallyes automobiles.

Lors d'un récent rallye en Belgique, la police, pourtant présente en nombre, n'a absolument pas contrôlé ni vérifié la conformité de ces véhicules en matière d'immatriculation automobile.

Dès lors, estimez-vous normal qu'un concurrent participe à un rallye avec des plaques de garage ou avec des plaques non officielles?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Bastin, en ce qui concerne les rallyes automobiles, il faut faire une distinction entre le parcours de compétition même, d'une part, et les étapes de liaison, d'autre part.

Le parcours même du rallye peut être considéré comme n'appartenant pas à la voie publique et doit être approuvé par les autorités et sécurisé par les organisateurs du rallye. Les véhicules de rallye qui participent à la compétition sur ce parcours ne doivent pas être immatriculés.

En ce qui concerne les étapes de liaison, les véhicules de rallye circulent sur la voie publique. Comme tout véhicule automobile, ils doivent être immatriculés, être en ordre de contrôle technique mais également se conformer aux règles du Code de la route.

Les plaques commerciales marchandes, ou Z, ne sont pas interdites à condition que les dispositions de l'article 15 de l'arrêté royal du 8 janvier 1996 sur les plaques commerciales soient respectées.

Du fait que ces véhicules doivent être immatriculés, la plaque officielle de la DIV doit être apposée à l'arrière

du véhicule. L'utilisation de reproductions à l'arrière du véhicule n'est pas autorisée et me paraît pour le moins très bizarre. Je me propose de prendre contact avec Centrex, le nouveau centre d'expertise de la police intégrée, pour qu'il se renseigne sur les pratiques et constate auprès des zones de police où se déroulent les rallyes automobiles.

12.03 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. C'est une très bonne initiative.

Il serait peut-être intéressant également d'envoyer une petite note aux organisateurs des différents rallyes pour leur rappeler le Code de la route.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- **M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la localisation de divers services autonomes et indépendants au sein du SPF Mobilité" (n° 4473)**

- **M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème de personnel à la direction du transport ferroviaire du SPF Mobilité et Transports" (n° 4951)**

13 Samengevoegde vragen van

- **de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onderbrengen van verscheidene autonome en onafhankelijke diensten bij de FOD Mobiliteit" (nr. 4473)**

- **de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de personeelsproblematiek bij de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 4951)**

13.01 **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, de nouveaux services seront prochainement créés au sein du SPF Mobilité. Tous ces services ont un point commun: leur autonomie fonctionnelle et leur indépendance dans le processus décisionnel. Que ce soit le régulateur aérien, le régulateur ferroviaire, l'autorité de contrôle ferroviaire, le médiateur du rail ou celui du transport aérien, tous ces organes ne doivent pas avoir, à mon sens, de lien hiérarchique ou de tutelle avec le SPF Mobilité en ce qui concerne leur gestion ou l'accomplissement de leur mission.

Or, il me revient que vous insistez pour que ces services soient regroupés physiquement au sein du siège central du SPF Mobilité, près des services administratifs de la présidente du comité de direction, localisés au City Atrium de la rue du Progrès. Mais pour garantir pleinement l'autonomie et l'indépendance fonctionnelle totale de ces services, une localisation au sein du SPF n'est absolument pas conseillée ni recommandée. Ces services doivent donc être installés ailleurs.

Les services ayant trait au transport aérien pourraient par exemple s'installer dans des locaux à Haren, ceux concernant le transport ferroviaire, au centre ville près de la gare Centrale.

Je voudrais dès lors connaître les motifs pour lesquels vous voulez installer tous ces services au sein du SPF Mobilité, en les intégrant sans indépendance fonctionnelle ni autonomie décisionnelle dans les services de la présidente du comité de direction, en ne respectant pas ainsi le caractère fondamental du fonctionnement de ces services. Leur esprit libre devrait les mener à exercer leur mission sans "belle-mère".

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur Bastin, l'idée d'installer les services de médiation de l'aéroport de Bruxelles National dans le bâtiment City Atrium du SPF Mobilité et Transports vient de la médiatrice elle-même. Le SPF a accédé à cette demande et le déménagement s'est déroulé entre-temps. Le City Atrium, par sa localisation favorable proche de la gare du Nord, permet un accès plus facile aux services de médiation. Ceci est en effet indispensable pour assurer un service correct au public. Outre les nouveaux locaux, un espace séparé est prévu pour recevoir les visiteurs du service de médiation. En la matière, l'emplacement précédent à Haren qui s'avère difficile en transports en commun et l'absence d'accueil sur place sont effectivement des points faibles.

Il n'est précisé nulle part que le service de médiation doit procéder en permanence à des enquêtes à l'aéroport. Certes, ceci n'exclut pas qu'un nombre limité de plaintes puissent donner lieu à une enquête complémentaire sur place mais dans ces cas, on peut utiliser le train qui assure une liaison rapide entre la

gare du Nord et l'aéroport ou les véhicules de service après concertation avec le directeur-coordonateur.

Quant à la localisation du service de médiation, je vous renvoie à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant la création d'un service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National: "Il est créé au sein du ministère des Communications et de l'Infrastructure un service autonome de médiation." L'article 2 de cet arrêté royal prévoit en outre que ce service est fonctionnellement indépendant notamment des services de l'administration de l'aéronautique responsables en général de toute partie directement concernée par les missions qui lui sont confiées. Enfin, l'article 3 de l'arrêté royal prévoit que ce service mène ses missions en toute indépendance.

De toute façon et en aucune manière, on ne peut déduire de ces articles que la localisation de ce service de médiation au sein du SPF Mobilité et Transports empêcherait le service d'exercer ses missions en toute indépendance. En outre, les locaux actuels du service de médiation sont également intégrés au SPF Mobilité et Transports, sur son site de Haren où se trouve une partie de la DG Transport aérien. Si la localisation actuelle compromet l'indépendance du service, un déménagement vers le City Atrium, pour une situation parfaitement comparable, ne la compromettrait pas davantage.

La localisation des autres services que vous évoquez dans votre question n'a, jusqu'à présent, donné lieu à aucun changement.

Voilà, monsieur Bastin, ma réponse à votre question.

13.03 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions. J'ai bien compris qu'il s'agissait d'un choix de la médiatrice. Mais j'espère que ce n'est pas elle qui décide. Si toutes ces modifications respectent la légalité, ce qui importe, c'est de pouvoir travailler en toute liberté et sans "belle-mère".

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14 **Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'usage des langues par Belgocontrol" (n° 4505)**

14 **Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik der talen bij Belgocontrol" (nr. 4505)**

14.01 **Damien Thiéry** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, il semble que bon nombre de riverains francophones de la périphérie se soient adressés, il y a quelque temps, à Belgocontrol pour signaler des problèmes liés aux nuisances sonores – une fois n'est pas coutume! – et Belgocontrol aurait refusé de répondre à leurs doléances en langue française.

On me dira sans doute que j'ai pour habitude de soulever les problèmes communautaires qui peuvent se poser. Mais, à ma connaissance, Belgocontrol est une entreprise publique autonome. Conformément à la loi du 21 mars 1991, elle est soumise aux dispositions des lois sur l'emploi des langues en matière administrative, lois coordonnées le 18 juillet 1966.

Belgocontrol constitue un service central au sens des lois précitées et, conformément à l'article 41 alinéa 1^{er} desdites lois, elle doit utiliser les trois langues (français, néerlandais, allemand) dans ses rapports avec les particuliers.

Si les faits sont avérés, il s'agit d'une violation manifeste des lois linguistiques de la part de Belgocontrol qui se doit de respecter l'appartenance linguistique de ses correspondants.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous été averti de pareilles plaintes? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier à cette situation?

14.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Thiéry, évidemment que Belgocontrol doit respecter les lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1966, quand on contacte le *front office* de Belgocontrol.

J'attire votre attention sur le fait que le numéro de la tour de contrôle de l'aéroport de Bruxelles-National ne peut être utilisé que pour des raisons opérationnelles. La ligne doit rester disponible en cas d'urgence et la tour n'est pas l'interlocuteur pour recevoir les plaintes du public. C'est le service de médiation de l'aéroport qui est compétent. Les contrôleurs aériens ont une autre tâche primordiale, c'est-à-dire veiller à la sécurité de la navigation aérienne.

La tour de contrôle de l'aéroport de Bruxelles-National est un service d'exécution dont le siège est établi en dehors de Bruxelles-Capitale, et cela en vertu de l'article 46 des lois coordonnées.

Pour un tel service d'exécution, l'exigence linguistique spécifique qui peut être imposée, dans le cas où l'agent entre en contact avec le public, est la suivante: il doit posséder une connaissance de la langue de la Région si son emploi correspond à un niveau 1 et une connaissance élémentaire si son emploi correspond aux niveaux 2 et suivants. Or les contrôleurs aériens de Belgocontrol ne sont pas supposés entrer en contact avec le public au sens des lois coordonnées. En outre, la réglementation internationale impose l'utilisation de l'anglais aux contrôleurs aériens pour toute communication opérationnelle.

Finalement, j'attire votre attention sur l'existence de l'arrêté royal du 30 juin 2008 réglementant la connaissance de la langue anglaise dans l'aviation civile.

14.03 Damien Thiéry (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Je ne vous surprendrai probablement pas en vous disant que je m'attendais à votre réponse. Je vous rejoins sur beaucoup de points. Néanmoins, lorsque les riverains ont téléphoné pour se plaindre, ils ont reçu un numéro de Belgocontrol, et les interlocuteurs des riverains n'ont pas daigné leur répondre dans leur langue. La réponse fut la suivante: "Hier spreekt men altijd Vlaams op Vlaams gebied." Je ne veux pas aborder de nouveau ici un problème communautaire. Mais nom d'une pipe! Il s'agit d'un service à la population. Belgocontrol est une entreprise qui se doit de pratiquer le bilinguisme, voire le trilinguisme.

Vos informations sont probablement exactes. Toutefois, si l'on ne parvient pas à donner satisfaction aux riverains, qu'on leur donne au minimum un numéro de téléphone susceptible de les aider à se renseigner dans leur langue. C'est en effet encore un droit pour chaque citoyen de Belgique!

De **voorzitter**: U hebt uw punt gemaakt, mijnheer Thiéry! Wij zullen er u aan houden in de omgekeerde richting!

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

15 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les voitures sans permis" (n° 4600)

- **M. David Clarinval** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les voitures sans permis" (n° 4835)

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de brommobiel" (nr. 4600)

- de heer **David Clarinval** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de brommobiel" (nr. 4835)

15.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les voitures sans permis sont de plus en plus présentes sur nos routes. Pour les conduire, il suffit d'un simple permis de cyclomoteur mais comme l'accident de Namêche nous l'a démontré, elles ne sont pas sans danger.

Pour les jeunes, il faut posséder un permis de type A3 mais pour les personnes nées avant 1961, il est facultatif. Et c'est là, selon moi, que se situe le problème.

De nombreux seniors utilisent ces véhicules mais n'ont jamais eu de formation à la conduite. Ces personnes font partie de la circulation et ne sont pas sur des pistes cyclables.

Comment, dès lors, peut-on résoudre ce problème?

Envisagez-vous une formation à la conduite de manière préventive pour ces personnes?

Le fait que ces voitures ressemblent à de vrais véhicules constitue un danger car elles peuvent induire les autres usagers en erreur. Ne faudrait-il pas, dès lors, prévoir un visuel bien spécifique pour ces véhicules?

15.02 David Clarinval (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le 6 mai dernier, à Namèche, une petite fille a été mortellement fauchée par une conductrice de 68 ans, au volant d'une voiture sans permis. C'était la première fois que cette dame prenait le volant d'une voiture. Au moment où l'auto doit virer sur la droite, la conductrice perd le contrôle du véhicule, qui va percuter et coincer mortellement la malheureuse fillette de neuf ans.

Monsieur le ministre, pourquoi un permis A3 n'est-il pas exigé pour toutes les personnes possédant une voiture sans permis? Par ailleurs, ce permis ne devrait-il pas être un peu plus poussé, avec, outre la réussite du permis théorique et de quelques manœuvres en terrain privé, un passage sur la voie publique? Quel est votre avis quant à la mise en circulation des voitures sans permis?

15.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, chers collègues, selon l'actuelle réglementation belge, le conducteur d'un quadricycle léger (véhicule qui ne dépasse pas la vitesse de 45 km/h) doit être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie A3, sauf s'il est né avant le 15 février 1961.

Lors de l'introduction, en 1977, de l'obligation d'être titulaire d'un document attestant la réussite d'un examen théorique en vue de la conduite des cyclomoteurs de classe B, à laquelle appartiennent les quadricycles légers, les personnes nées avant le 15 février 1961 en ont été dispensées en vertu du principe du maintien des droits acquis. En effet, ces conducteurs ne devaient pas être titulaires avant le 15 février 1977 d'un document attestant de leur capacité à conduire. Ce même principe a été repris dans la réglementation entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1998 qui a instauré le permis de conduire A3. Il ne me semble pas opportun de remettre en question cette réglementation.

Actuellement, le conducteur né après le 15 février 1961 doit réussir un examen théorique et un examen pratique sur un terrain privé pour conduire un cyclomoteur ou quadricycle léger. L'accès à cet examen pratique peut se faire en suivant deux heures en auto-école ou en filière libre. Toutefois, dans le cadre de la révision de la formation pour les motocyclettes, j'envisage de revoir la formation pour les cyclomoteurs.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

15.04 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir rappelé la législation en vigueur. Je prends bonne note du fait que vous ne souhaitez pas modifier la situation. L'IBSR a souligné le fait qu'il n'y avait pas encore de problème majeur de sécurité mais il y a de plus en plus de véhicules de ce type sur nos routes et d'autres accidents de ce type risquent de se produire. Jusqu'à présent, je n'ai pas perçu votre volonté de résoudre ce problème.

15.05 David Clarinval (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je suis déçu également. Je regrette qu'on ne veuille pas accorder un peu plus d'attention aux personnes âgées qui conduisent ces véhicules car ils représentent dans certains cas un danger réel, comme cet accident mortel vient de le démontrer. Par ailleurs, en zone rurale, vu l'absence de transports en commun, les véhicules de ce type commencent à se multiplier. Pour les personnes âgées, j'aurais voulu qu'on étende l'obligation de posséder un permis. Pour les zones rurales, il faudrait également limiter l'accès à ce genre de véhicules qui représentent parfois un danger pour les usagers les plus faibles. Je suis déçu qu'on ne puisse pas aller plus loin dans ce dossier.

Voorzitter: Maggie De Block.

Présidente: Maggie De Block.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Jambon aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het niet-verbaliseren van voertuigen met buitenlandse nummerplaat" (nr. 4641)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeersovertredingen in Europa" (nr. 4984)

16 Questions jointes de

- M. Jan Jambon au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la non-verbalisation des véhicules immatriculés à l'étranger" (n° 4641)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les infractions de roulage en Europe" (n° 4984)

16.01 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, bij het optreden tegen foutparkeerders blijkt dat wagens met bepaalde buitenlandse nummerplaten systematisch niet beboet worden. Het gaat dan vooral om wagens uit landen als Roemenië, Bulgarije, Wit-Rusland en andere Oostbloklanden.

Het schijnt dat in de grensstreek met Frankrijk, meer bepaald in Wervik, ook niet opgetreden wordt tegen wagens met een Franse nummerplaat. De politie zegt daarvan dat ze die gegevens toch niet kan achterhalen en dat het dus geen zin heeft om hen te beboeten.

Ik heb daarover mevrouw Turtelboom ondervraagd, omdat de politie uiteraard onder haar bevoegdheid valt. Haar antwoord op mijn vragen luidde: "Zodra het EUCARIS-communicatienetwerk operationeel wordt, zal er een efficiënte uitwisseling van gegevens plaatsvinden." Men wacht dus blijkbaar op een bepaald communicatienetwerk.

Voorts stelde zij dat er voor de tijdelijke immobilisering van een voertuig met een wielklem, mogelijkheid die is opgenomen in de verkeerswet, nog geen uitvoeringsbesluiten zijn genomen. Zij verwijst daarvoor expliciet naar u en zegt dat men wacht tot u die uitvoeringsbesluiten zou nemen.

Komen die uitvoeringsbesluiten er nog?

Waarop wacht u?

Wat houdt ons tegen om te vorderen op dat vlak?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit graag aan bij de vorige spreker, hoewel mijn vraag van een iets andere orde is. Ze gaat meer over de crossbordercontroles en de bestaande of nog te onderhandelen wederzijdse akkoorden met verschillende buurlanden voor alle verkeersovertredingen

Mijnheer de staatssecretaris, de Europese Commissie kwam in november 2008 met een voorstel voor de uitwisseling en de inning van een limitatieve lijst van verkeersovertredingen. De stemming over de gereviseerde richtlijn is nu in zicht en gepland voor juli 2011. Groot-Brittannië en Ierland hebben reeds te kennen gegeven voorlopig niet te zullen toetreden.

Ten eerste, met welke Europese landen worden nu reeds wederzijds identiteitsgegevens bij verkeersovertredingen uitgewisseld? Er is een akkoord met Frankrijk, sinds 2008. Er werd toen ook aangekondigd dat er met andere landen akkoorden zouden worden gemaakt. Om welk type verkeersovertredingen gaat het? Vallen bijvoorbeeld parkeerovertredingen ook onder dat akkoord? Met welke van die landen gebeurt dat rechtstreeks, op geïnformatiseerde wijze?

Ten tweede, hoeveel verkeersovertredingen van Belgen en Fransen werden er uitgewisseld in respectievelijk 2008, 2009, 2010? Wat is, met andere woorden, het gevolg van het akkoord uit 2008?

Ten derde, welke bilaterale onderhandelingen lopen er momenteel met andere Europese landen?

16.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Jambon, de mogelijkheid om de identificatiegegevens van buitenlandse bestuurders op te vragen, bestaat reeds in het kader van de bestaande verdragen over politiesamenwerking. Het is ook de gewoonte dat op basis van wederkerigheid dergelijke buitenlandse gegevens verkregen kunnen worden op vraag van de Belgische politie, net zoals de DIV de nummerplaatgegevens doorspeelt aan de buitenlandse politiediensten.

In het kader van het Verdrag van Prüm werd de mogelijkheid geschapen om via het EUCARIS-netwerk

directe toegang te krijgen tot de nummerplaatgegevens van de 27 lidstaten van de Europese Unie. Dat zal volledig operationeel zijn vanaf september 2011.

De uitwisseling van identificatiegegevens voor verkeersovertredingen op basis van het Prümverdrag via de EUCARIS-technologie blijft echter problematisch, omdat het verdrag eerder geënt is op zware criminaliteit en terrorisme en bovendien geen massale automatische uitwisseling van gegevens toelaat.

Na Frankrijk hebben we ook onderhandelingen met Nederland aangeknoopt om een verdrag te sluiten met het oog op wederzijdse gegevensuitwisseling inzake kentekenplaten. Daarnaast zal de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde overtredingen voor acht overtredingen, met name het te snel rijden, het niet stoppen voor een rood licht, het niet dragen van de veiligheidsgordel, het rijden onder de invloed van alcohol of drugs, het niet dragen van een helm, het gebruikmaken van een verboden rijstrook of het niet handenvrij bellen, soelaas brengen via een elektronisch netwerk voor de uitwisseling van de gegevens om de eigenaar van het voertuig te identificeren.

Ten slotte moet eraan worden herinnerd dat de betaling ter plaatse via een onmiddellijke inning wel mogelijk is voor buitenlandse overtredders, zelfs bij een overtreding van de vierde graad.

Tot nu toe bestaat er discussie over de overtredingen waarvoor de wielklem kan worden gebruikt. Een vergadering zal worden belegd tussen mijn administratie, de verenigingen van steden en gemeenten en de politie om de behoeften op het terrein af te toetsen en met het oog daarop de nodige regelgeving op te stellen.

De politie kan immers nu al foutief geparkeerde voertuigen van buitenlandse overtredders laten takelen. Ik verwijs naar artikel 4.4 van de wegcode. Zulks gebeurt voornamelijk als een voertuig hinderlijk of gevaarlijk werd geparkeerd. In tegenstelling tot bij het takelen doet een wielklem de hinder of het gevaar niet stoppen. Wij moeten dus de vraag durven te stellen of wielklemmen in de bewuste problematiek het meest geëigende middel zijn.

Mijn administratie wisselt momenteel met geen enkel land op wederzijdse basis identiteitsgegevens uit. Wel wordt het voertuigenrepertorium van het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid regelmatig bevraagd door officiële instanties van de meeste, Europese landen, hetzij via een interventie van de FOD Buitenlandse Zaken, hetzij rechtstreeks. Het gaat dan om identiteitsgegevens inzake de meest uiteenlopende verkeersovertredingen, met inbegrip van inbreuken op het lokale parkeerbeleid.

De rechtstreekse bevestigingen op geïnformatiseerde wijze, meestal via gestructureerde e-mailbestanden, gebeuren voornamelijk door de hiernavolgende landen en overheden: in Nederland door het Centraal Justitieel Incassobureau van het ministerie van Justitie of door het politiedistrict Tilburg, in Duitsland door de gemeentelijke overheden van een vijftiental grensgemeenten en in Italië eveneens door gemeentelijke overheden. Voor die drie landen gaat het zowel om strafrechtelijke als administratieve inbreuken, met als typevoorbeelden de snelheidsovertredingen en de parkeerdelicten.

In omgekeerde zin heeft mijn administratie weet van een vijfendertigtal Belgische gemeentelijke overheden, die gemachtigd zijn om rechtstreeks bij de Nederlandse Rijksdienst voor Wegverkeer of RDW de identiteit op te vragen, voornamelijk inzake inbreuken op het parkeerbeleid.

Op basis van politiesamenwerkingsakkoorden kan de Belgische politie gegevens opvragen bij Luxemburg, Duitsland, Nederland, Denemarken en Zwitserland.

Aangezien het bilaterale akkoord met Frankrijk nog niet door Frankrijk werd geratificeerd – het zou eerstdaags aan de Franse Senaat worden voorgelegd –, werden tot nu toe nog nooit gegevens uitgewisseld. Ik kan bevestigen dat momenteel bilaterale onderhandelingen met Nederland lopende zijn.

16.04 Jan Jambon (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, maar het voldoet mij niet. Ik heb begrepen dat voor de uitwisseling van gegevens parkeerboetes niet onder die acht overtredingen vallen. Dat probleem wordt dus niet opgelost.

U zegt dat u niet weet of een wielklem het meest geëigende middel is. Wanneer er door foutparkeren hinder ontstaat, is het correct dat het voertuig wordt weggesleept, maar dan alleen onder die omstandigheden. De

ergernis zit natuurlijk bij de eigen bevolking. Als men verkeerd parkeert, volgt onmiddellijk een verbalisering. Zeker met de privatisering is dat systeem goed onder controle. De ergernis is dat er tegen personen met een buitenlandse nummerplaat niet wordt opgetreden, onder geen enkel beding.

Een eenvoudige oplossing, een wielklem met een onmiddellijke inning daaraan vastgekoppeld, zorgt tenminste voor een gelijke behandeling voor buitenlanders en de eigen bevolking. Ik zou erop willen aandringen dat het uitvoeringsbesluit het mogelijk maakt hiervan werk te maken. Dat is een kwestie van rechtvaardigheid tussen de eigen bevolking en personen met een vreemde nummerplaat.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoorden op mijn vragen bevatten relatief weinig nieuws. Dat is op zich geen probleem. De antwoorden op de vragen van collega Jambon vormen een heel complexe aangelegenheid, aangezien de parkeerovertredingen in veel steden zijn gedepenaliseerd. Het is dus niet zo eenvoudig de machtiging te geven wielklemmen te zetten. Daar zitten wij dus op een moeilijk terrein.

Daarnaast kan ik alleen bevestigen dat het heel efficiënt kan werken. Ik heb het zelf meegemaakt in Ljubljana: een wielklem op de wagon, een briefje tussen de ruitenwisher met de melding waar wij moesten betalen. Dat is heel correct. Toen wij terug aan de wagon waren, was de wielklem er al af. Dat werkt uiteraard zeer efficiënt. Het is natuurlijk moeilijk met het juridische statuut van de parkeerhandhaving op dit moment in vele steden.

16.06 Jan Jambon (N-VA): Het is niet omdat men privatiseert dat de politie niet meer hoeft op te treden. Er kan ter zake toch samenwerking zijn tussen de privémaatschappij en de politie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

17 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de snelheidsovertredingen door bestelwagens" (nr. 4615)

17 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les excès de vitesse commis par des camionnettes" (n° 4615)

17.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is duidelijk dat er steeds meer bestelwagens rijden op onze Belgische wegen.

Deze bestelwagens zijn de laatste jaren zowel zwaarder als sneller geworden. Zij hebben op zich een grote massa, ongeveer 3,5 ton leeg, maar worden ook heel vaak overladen. Dit brengt met zich mee dat ongevallen met bestelwagens meestal zwaardere gevolgen hebben. Vooral in combinatie met een te hoge snelheid zijn deze ongevallen vaak dodelijk. Recente cijfers tonen ook aan dat het aantal letselongevallen met bestelwagens toenam.

Veel bestelwagens worden ingeschakeld door koerierdiensten en staan daarom onder heel grote tijdsdruk. In die omstandigheden is het niet ondenkbeeldig dat bestuurders van bestelwagens de snelheidslimieten niet of minder goed naleven. Een recente reportage van het programma Volt bevestigde dit.

Het is daarom belangrijk om inzicht te krijgen in de rijpatronen van bestuurders van bestelwagens, vandaar mijn volgende vragen.

Kunt u zien wat het aandeel is van de snelheidsovertredingen door bestelwagens in het totaal aantal snelheidsovertredingen? Staat dit ook in verhouding met het aandeel bestelwagens in de totale vloot van de in België geregistreerde voertuigen? Hoe staat het in verhouding met het totaal aantal verreden kilometers door bestelwagens en wagens?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, ik zal u moeten ontgoochelen. Wij hebben de gegevens opgevraagd en bekomen via SEM truckverkeer. Ik zal u een overzicht geven van het aantal snelheidsovertredingen door bestuurders van bestelwagens, alsook de verhouding tot het totaal aantal snelheidsovertredingen. Deze cijfers zijn gebaseerd op het aantal pv's en de onmiddellijke inningen van zowel de lokale als de federale politie.

Ten eerste, het aantal inbreuken. In 2007 waren er 190 965 inbreuken met bestelwagens op een totaal van 2 017 897 inbreuken, of 9,5 %. In 2008 waren er 219 059 inbreuken op een totaal van 2 274 703 vastgestelde inbreuken, of 9,6 %. In 2009 waren er 237 400 inbreuken op een totaal van 2 506 043 inbreuken, of 9,5 %. Globaal genomen was er op die drie jaar telkens ongeveer 9,5 % inbreuken met bestelwagens in vergelijking met het totaal van het aantal geregistreerde inbreuken.

De snelheidsovertredingen op de autosnelwegen zijn de volgende. In 2007 waren er 35 477 op een totaal van 462 859 inbreuken, of 7,7 %. In 2008, 37 142 op een totaal van 490 829, of 7,6 %. In 2009, 45 902 op een totaal van 600 054, of 7,6 %. Op de autosnelwegen is er dus een lager percentage.

Als men dat vergelijkt met het aantal ingeschreven bestelwagens in verhouding tot het totaal aantal ingeschreven voertuigen, dan waren er in 2007, en ik citeer enkel de duizendtallen, 542 000 op 6 667 000 voertuigen, of 12,3 %; in 2008, 560 000 bestelwagens op 6 780 000 voertuigen en in 2009, 575 000 op 6 890 000, of 12 %.

Met andere woorden, de bestelwagens vertegenwoordigen grosso modo 12 % à 12,3 % van het totaal aantal ingeschreven wagens bij ons. Het percentage van de inbreuken op de autowegen belooft 7,7 %, 7,6 % en 7,6 %, beduidend minder dus. Het totaal aantal inbreuken, overal, belooft 9,5 % of 9,6 %, wat dus inhoudt dat er met bestelwagens verhoudingsgewijs minder inbreuken worden vastgesteld, namelijk 9,5 % gemiddeld ten opzichte van 12 % tot 12,3 % aandeel in het wagenpark. Op de autowegen gaat het om 7,6 % of 7,7 % ten opzichte van deze 12 %.

Deze percentages geven dus duidelijk aan dat het imago dat men heeft dat bestelwagens sneller rijden, meer inbreuken maken en de snelheidslimieten niet respecteren, niet wordt bevestigd door de gegevens van de federale en lokale politie.

17.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, u stelt mij helemaal niet teleur. Dat is goed. Vandaar dat het goed is om de cijfers te vragen en deze ook te krijgen. Ik had deze vraag schriftelijk gesteld en ik kreeg de cijfers niet. Vandaar dat het goed is om dit dan toch mondeling bevestigd te krijgen. Nogmaals, u stelt mij helemaal niet teleur, ik vind dit goed nieuws. U stelt mij soms wel teleur maar niet in deze zaak.

17.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik kan u niet altijd...

17.05 Karin Temmerman (sp.a): U kunt mij niet altijd blij maken.

17.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zou dat wel graag willen maar... Ik moet de voorzitter te vriend houden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

18 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een juridisch kader voor proefprojecten" (nr. 4700)

18 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "un cadre juridique pour les projets pilotes" (n° 4700)

18.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding voor mijn vraag is een antwoord van de Brusselse staatssecretaris, de heer De Lille, op een parlementaire vraag over eventuele experimenten met rechts afslaan voor fietsers. De Brusselse staatssecretaris antwoordde dat men daar geen experimenten kan doen omdat de wegcode dit niet toelaat, ook voor het experimenteren met een aantal zaken.

In andere landen kan men dit wel doen. In Frankrijk is specifiek in de wet ingeschreven dat men proefprojecten kan opzetten, zelfs indien deze niet verenigbaar zijn met de huidige, gangbare wegcode. Het project moet uiteraard wel aan een aantal voorwaarden voldoen.

Mijn vraag gaat helemaal niet over het "rechtsaf-door-rood", maar wel over het opzetten van experimenten. Klopt het dat men dit binnen onze Belgische wetgeving niet kan doen? Zo ja, wat is hiervoor de reden? Gaat

u ermee akkoord om een dergelijk kader te creëren? Zo neen, waarom niet?

In het verleden hebben andere overheden al vragen tot u gericht met betrekking tot het opzetten van proefprojecten. Ik verwijs naar een concrete vraag van het Brussels Gewest daarover. Zou een juridisch kader impliceren dat dergelijke proefprojecten dan wel zouden kunnen worden georganiseerd? Hoe staat uw administratie tegenover dit voorstel, namelijk het toelaten van proefprojecten die al dan niet in strijd zijn met de wegcode?

18.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, u verwijst uitvoerig naar de situatie in Frankrijk zodat ik dat even heb laten nakijken. Artikel 119, 10°, van de zogenoemde Code de la voirie, en niet de Code de la route, bepaalt het volgende:

"Des dispositifs innovants ou expérimentaux peuvent être mis en service sur certaines sections des voies du domaine public routier, dans les conditions d'expérimentation et d'aptitude en service fixées par le ministre chargé de l'Équipement. Des autorisations d'emploi à titre expérimental sont, dans ce cas, accordées aux fabricants ou importateurs par le ministre chargé de l'Équipement, à la demande des gestionnaires de ces voies."

Daarnaast bepaalt artikel 14, 1 van de ministeriële instructie over de verkeerssignalisatie het volgende:

"Des essais de signalisation non prévus par la présente instruction peuvent être conduits avec l'accord et sous le contrôle de la délégation à la sécurité et à la circulation routières".

Uit het commentaar dat ik daarover heb kunnen terugvinden, worden deze artikelen in de eerste plaats gebruikt om technische innovaties toe te passen met betrekking tot de gebruikte materialen, de plaatsingssystemen, het uitzicht, enzovoort, van wegwittrusting en wegsignalisatie.

Blijkbaar baseert men zich in Frankrijk op deze artikelen om experimenten uit te voeren met speciale verkeerslichten of speciale verkeersborden waaraan ook bepaalde gedragsregels zijn verbonden, zonder dat daarvoor de wegcode wordt gewijzigd.

Als wij ook in België willen experimenteren met nieuwe verkeerssignalisatie en nieuwe verkeersregels waaruit rechten en plichten voortvloeien voor de weggebruikers, moet dit volgens mij mogelijk zijn op voorwaarde dat deze experimentele signalisatie uitdrukkelijk wordt voorzien in onze wegcode en in het reglement van de wegbeheerder en uiteraard op voorwaarde dat het opportuun wordt geacht om een dergelijk experiment uit te voeren.

Zelfs wanneer het om experimenten gaat, is het toch noodzakelijk dat de signalisatie en de verkeersregels officieel worden bekendgemaakt en zodoende gekend zijn door alle weggebruikers, omwille van de rechtszekerheid en de veiligheid.

Volgens mij is er dus geen specifieke regelgeving inzake proefprojecten noodzakelijk met betrekking tot de wegcode. Als een experiment zich aandient, kan bij koninklijk en ministerieel besluit het nodige worden gedaan om voor een bepaalde periode en bepaalde wegsituaties een nieuwe verkeerssignalisatie en de daarbijhorende verkeersregels in het leven te roepen.

Als men beweert dat bepaalde experimenten in ons land niet kunnen worden uitgevoerd omdat de wegcode dit niet toelaat, gaat het in feite over het verhaal van de kip en het ei. Op het ogenblik heb ik geen vraag gekregen om dergelijke experimenten met betrekking tot bepaalde nieuwe verkeerssituaties mogelijk te maken.

De mogelijkheid bestaat, maar dan moet een koninklijk en ministerieel besluit worden genomen.

18.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik herhaal even uw antwoord voor een goed begrip. De mogelijkheid bestaat, maar de vraag moet aan u worden gericht en men kan enkel bestaande verkeersborden gebruiken.

18.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het moet om iets experimenteels gaan. Men kan zelfs experimenteren met nieuwe verkeersborden, maar het moet in een koninklijk besluit en nadien met

ministeriële uitvoeringsbesluiten mogelijk worden gemaakt.

18.05 Karin Temmerman (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevaarherkenning in rijopleiding" (nr. 4885)

19 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la reconnaissance du danger dans l'apprentissage de la conduite" (n° 4885)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de rijopleiding is in onze commissie de voorbije jaren al veelvuldig aan bod gekomen, onder meer met voorstellen tot wijzigingen.

Waar we met de commissie minder op hebben gefocust, is de invulling van het rijexamen. De titel van mijn vraag zorgt misschien voor enige verwarring, maar eigenlijk gaat het vooral over het inbrengen van gevaarherkenning in het rijexamen. Wij denken dat wij de opleiding op die manier enigszins kunnen sturen.

Gevaarherkenning komt in Nederland sinds 2008 in het rijexamen voor. Daar wordt ook veel nadruk op gelegd. Op basis van een aantal voorbeeldsituaties mag men kiezen uit drie mogelijkheden.

Mede door deze invoering hoopt men het aantal ongelukken onder jonge bestuurders te verlagen. Een doelstelling die ons allen moet bezighouden, zeker als we weten dat de automobilisten de eerste vijf jaar na het rijexamen vier keer zo veel kans op een ongeluk hebben dan meer ervaren rijbewijsbezitters.

Deze stelling wordt nog onderbouwd door een studie van professor Pauwels van de KUL. Hij zegt dat de risicoperceptie en gevaarherkenning deel zouden moeten uitmaken van het Belgische rijexamen, niet alleen omdat risico-inschatting een grotere rol speelt in het betrokken raken in een ongeval dan technomotorische vaardigheden, maar ook omdat het examen inhoudelijk de opleiding aanstuurt. Wat niet in het examen getest wordt, wordt niet als belangrijk beschouwd en wordt dus ook niet of te weinig geoefend.

Volgens professor Pauwels is het inschatten van *time to collision* een vaardigheid die kan worden ontwikkeld vanaf het moment dat men het voertuig voldoende onder controle heeft.

In talrijke domeinen werd het trainen van perceptuele vaardigheden met succes doorgevoerd. Ook in het verkeer is het belangrijk dat de informatieverwerking onder tijdsdruk sneller en foutloos verloopt.

Men zou dergelijke situaties van gevaarherkenning vandaag perfect in de theoretische examens voor het rijbewijs op de computer kunnen inpassen.

Mijnheer de staatssecretaris, in hoeverre komt gevaarherkenning al aan bod in de huidige Belgische rijopleiding en rijexamens? Zijn er plannen om dit aspect in de toekomst uit te breiden?

19.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, u weet ongetwijfeld dat een kandidaat-bestuurder voor een personenwagen categorie B niet verplicht is om een professionele rijopleiding te volgen vooraleer hij of zij aan het theoretisch of praktisch examen deelneemt. Bijgevolg kan alleen het rijbewijsexamen als referentie worden gebruikt om te weten of de kandidaat-bestuurder over de competenties en vaardigheden beschikt om op een veilige en verantwoorde manier een voertuig te besturen. De minimale examenstof voor het theoretisch en praktisch examen is trouwens vastgelegd door de Europese richtlijnen betreffende het rijbewijs, die dus ook de leerstof bepalen die men in België ofwel op eigen houtje ofwel via de rijschool moet verwerven.

In een aantal landen is men verplicht om een speciale cursus over de verkeersrisico's te volgen, waarin niet over de verkeersregels zelf wordt gesproken, maar wel wordt gesensibiliseerd over de meest voorkomende ongevalsrisico's en risicovolle verkeerssituaties, de zelfevaluatie van het eigen gedrag, het aan te nemen gedrag tegenover andere weggebruikers, enzovoort. Dat kan interactief en multimediaal gebeuren. Het is duidelijk dat hier attitudevorming en bewustmaking primeren op het bijbrengen van kennis over de

verkeersregels.

Het is volgens mij dan ook een gemiste kans voor het Vlaamse project Rijbewijs op school dat de financiële middelen niet ter beschikking worden gesteld voor een cursus over bijvoorbeeld de verkeersrisico's, in plaats van zoals nu de leerlingen klaar te stomen voor het theoretisch examen.

Uiteraard moet gevaarherkenning ook in de praktische opleiding aan bod komen. Dat is een onderdeel van het defensief rijden, waarbij men, ten eerste, zelf veilig moet rijden, ten tweede, het gedrag van de andere weggebruikers moet kunnen voorzien, en, ten derde, gepast moet kunnen reageren om ongevallen te vermijden. Die praktische opleiding kan voor een stuk gebeuren aan de hand van rijsimulatoren die elementen van gevaarherkenning kunnen bevatten en waarop de kandidaat op een gepaste, geautomatiseerde wijze moet kunnen reageren. Het is echter ook van belang om dat op de openbare weg te oefenen waarbij achteraf feedback wordt gevraagd aan de kandidaat over mogelijke gevaarsituaties en de manier waarop hij of zij daarop heeft gereageerd.

De toepassing daarvan vereist in elk geval een grondig heruitdenken van ons huidig opleidingssysteem, waarbij ik ook verwijs naar de aanbeveling van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid om de principes van de *goals for driver education* en het stappenrijbewijs in te voeren.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het ruim herdenken van de rijopleiding is een thema dat ondertussen al een zestal jaar op de agenda staat. Er worden bepaalde stappen genomen, maar er zijn nog altijd geen feitelijke bewijzen dat de vrije opleiding slechter zou scoren dan de professionele rijopleiding.

Mijn vraag was er vooral op gericht om elementen van gevaarherkenning mee op te nemen in het theoretisch examen. Op die manier zou men de kandidaat-chauffeurs bewust kunnen maken van die aspecten van het rijden in het verkeer. Zo kan men in het aanleren niet alleen aandacht hebben voor de wegcode en de theoretische kennis, maar meteen ook voor bepaalde aspecten van gevaarherkenning.

Ik weet wel dat het wellicht optimaal is om die aspecten aan te leren op het moment dat men al enige ervaring heeft met het voertuig. Anderzijds heeft een 17- of 18-jarige die naar zijn of haar theoretisch examen gaat al voldoende ervaring als verkeersdeelnemer, hetzij te voet, hetzij met andere vervoersmiddelen, om dergelijke elementen voldoende te kunnen aanleren en aan te tonen dat hij of zij die effectief onder de knie heeft op het theoretische examen. Ik meen dat het inbrengen van gevaarherkenning in het theoretische examen een goede hefboom kan zijn, zonder daarom meteen de hele rijopleiding om te gooien. Op die manier kan men toch al een stap in de goede richting zetten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 4943 van de heer Logghe en 4950 van de heer Arens zijn omgezet in schriftelijke vragen.

20 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la visibilité des marques d'immatriculation de véhicules" (n° 4961)

20 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de zichtbaarheid van de nummerplaten van voertuigen" (nr. 4961)

20.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, récemment, l'arrêté royal du 20 juillet 2001, relatif à l'immatriculation des véhicules, a été modifié et ce, notamment, afin de rapprocher notre législation aux directives européennes en la matière.

Parmi toutes les modifications, deux articles touchant à la visibilité de la marque d'immatriculation ou de sa reproduction ont été purement et simplement supprimés. En effet, le nouvel article 29 de l'arrêté royal du 6 novembre 2010 ne parle plus de la visibilité des marques d'immatriculation mais uniquement de son placement. Quant à l'article 30, il ne mentionne plus l'obligation d'équiper les reproductions d'un fond réfléchissant.

Monsieur le secrétaire d'État, en ces temps de lutte contre l'insécurité et la délinquance routière, je

m'interroge sur la pertinence de ces dispositions et sur la volonté de combattre les incivilités routières. Étant donné que les propriétaires de véhicules n'ont plus l'obligation légale de rendre visible, en tout temps et à une certaine distance, leur marque d'immatriculation, les services de police se verront dans l'impossibilité de verbaliser un usager lorsque sa plaque n'est plus visible, parce que sale, décolorée, etc. Alors que la marque d'immatriculation ou sa reproduction est un élément essentiel pour permettre l'identification des conducteurs qui commettent des infractions, pourquoi ne plus parler de visibilité dans ce nouvel arrêté royal? Monsieur le secrétaire d'État, envisagez-vous de remédier à ce problème par de nouvelles dispositions?

20.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Dufrane, parmi les changements apportés à l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules découlant de l'introduction de la plaque d'immatriculation de format européen figure l'article 29 qui a été modifié dans sa totalité.

Les prescriptions relatives à la lisibilité de la plaque ont été involontairement retirées de l'arrêté royal susmentionné. Un projet d'arrêté modificatif rattrapant cet oubli est actuellement déposé pour avis au Conseil d'État et aux Régions et sera prochainement publié.

Au sujet de la disparition des prescriptions relatives au caractère rétro-réfléchissant de la reproduction de la plaque, je vous renvoie au rapport au Roi joint à l'arrêté royal du 6 novembre 2010 qui modifie l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules. Il y est expliqué que la prescription a été retirée étant donné que, selon l'article 21, il appartient au ministre d'en décider et que cela a également déjà fait l'objet de l'article 16 de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules.

20.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Je suis ravi d'apprendre que vous en avez tenu compte. À quel moment cet arrêté royal a-t-il été publié?

20.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Duquel parlez-vous?

20.05 Anthony Dufrane (PS): De l'arrêté royal relatif à la lisibilité des plaques d'immatriculation.

20.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai dit qu'il serait publié dès que j'aurai reçu la réponse du Conseil d'État et des Régions.

20.07 Anthony Dufrane (PS): Vous devez donc avoir leur accord.

20.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai toujours besoin de l'accord des Régions. D'ailleurs, le Conseil d'État demande systématiquement si l'avis de ces dernières a bien été demandé. Généralement, il ne parvient pas endéans les 30 jours et une prolongation de 30 jours leur est accordée, ce qui fait 60 jours. Après ce délai, je fais savoir aux Régions qu'en l'absence d'une réponse de leur part, je considère qu'elles sont d'accord avec la proposition qui leur a été faite. À partir de là, le Conseil d'État formule sa position.

20.09 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, excusez-moi de vous interrompre, mais je comprends bien le cheminement. Dans le cas présent, vos services mentionnent un oubli...

20.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Oui! (...) l'article 29 et on l'a remplacé, tout en omettant de reprendre certaines choses essentielles.

20.11 Anthony Dufrane (PS): Des choses essentielles précisément! Or, vu la gravité, car il est question de personnes qui peuvent masquer leur plaque d'immatriculation, pourquoi n'aurait-on pas pu directement apporter une correction et, dans la foulée, obtenir l'avis de différents conseils? Nous allons perdre des mois. Je ne vous cache pas que dans des forums citoyens, j'observe que tout est permis. On peut mettre de l'huile d'olive sur sa plaque d'immatriculation ou de la poussière, afin de ne plus se faire flasher par aucun contrôle routier en Belgique.

Je pense que l'instant est grave. La délinquance pourrait s'installer. Pourquoi ne pas prendre le taureau par les cornes dès maintenant et éviter ces quelques mois inutiles? Dès maintenant, je vous invite à prendre ce problème à bras-le-corps.

20.12 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: L'urgence voulue a été consacrée à cette problématique. C'est la raison pour laquelle j'ai dit que la publication interviendrait prochainement.

20.13 Anthony Dufrane (PS): J'entends parler de 60 jours, de 30 jours...

20.14 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Depuis que la situation a été constatée, ce délai est quasiment révolu. La publication interviendra très bientôt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het succes van het commerciële model van de luchthaven van Charleroi ten koste van concurrerende luchthavens zoals die van Zaventem" (nr. 4973)

21 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le succès du modèle commercial de l'aéroport de Charleroi, au détriment d'aéroports concurrents tel que celui de Zaventem" (n° 4973)

21.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, Europees commissaris voor Concurrentie, Joaquin Almunia, heeft op 26 mei tijdens een toespraak op een conferentie over staatssteun in Brussel verklaard dat de luchthaven van Charleroi zijn succes niet mag uitbouwen ten koste van Zaventem.

In zijn toespraak noemde Almunia drie prioritaire sectoren voor zijn diensten, die moeite ondervinden om de duizenden dossiers over staatssteun af te handelen. Naast de banksector en de diensten van algemeen belang identificeerde de Spaanse Europese commissaris de luchtvaart en de regionale luchthavens als derde as. Op dat domein is de luchthaven van Charleroi volgens Almunia het belangrijkste dossier dat momenteel wordt bestudeerd.

De Europese Commissie heeft vorig jaar nog een opdoffer te verwerken gekregen toen het Europese Hof van Justitie zijn besluit tegen de steun voor Ryanair nietig verklaarde.

Almunia is zich naar eigen zeggen bewust van het succes van het commerciële model van de luchthaven van Charleroi, maar dat succes mag niet opgebouwd worden ten koste van concurrerende luchthavens zoals die van Zaventem. De Commissie werkt aan een nieuwe beslissing in de zaak. Mogelijk zou nog dit jaar het verdict vallen.

Mijnheer de staatssecretaris, in uw uiteenzettingen of antwoorden stelt u regelmatig dat u het economisch belang van Brussels Airport voorop plaatst. In dit dossier spelen toch ook wel deze belangen.

Daarom had ik graag vernomen of door de regering of uzelf werd gereageerd op het standpunt en de uitspraken van de Europese commissaris voor Concurrentie Joaquin Almunia. Zo ja, op welke wijze en in welke zin? Zo neen, waarom niet?

Bent u als staatssecretaris van oordeel dat het succes van het commerciële model van de luchthaven van Charleroi opgebouwd werd en nog steeds wordt ten koste van concurrerende luchthavens zoals die van Zaventem? Zo ja, waarom? Werd dit reeds aangekaart op het niveau van de Ministerraad en welke maatregelen werden binnen welke termijn genomen of voorgesteld? Zo neen, waarom niet?

21.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, voor zover mij bekend is, heeft de federale regering niet gereageerd op de uitspraken en de standpunten van de commissaris voor Mededinging, de heer Joaquín Almunia, over de aan de regionale luchthaven van Charleroi toegekende steun.

Ondanks het feit dat bedoelde steun een kwestie van naleving van de mededingingsregels is, wens ik niettemin op het volgende te wijzen.

Ten eerste, de heer Almunia heeft zijn uitspraken gedaan en standpunten ingenomen tijdens een speech ter gelegenheid van een expertenforum voor het European State Aid Law Institute.

Ten tweede, de heer Almunia maakt melding van een beslissing die in het domein van de luchtvaart tegen eind 2011 zou worden genomen.

In de mate dat een reactie van de federale regering noodzakelijk zou zijn, lijkt het mij evident dat pas wordt gereageerd, wanneer een dergelijke beslissing ook daadwerkelijk wordt genomen en juridisch overeind blijft.

Tussen haakjes, in de speech van Almunia, die op de website van de Europese Commissie online beschikbaar is, wordt gesteld dat aan België uitleg is gevraagd over de steun van het Waals Gewest aan BSCA. De vraag om uitleg is in ieder geval niet langs uw dienaar gepasseerd.

Indien mocht komen vast te staan dat er van een schending van de mededingingsregels sprake is, kan een agendering van het onderwerp in kwestie op de Ministerraad door de bevoegde minister, dus uw dienaar, aangewezen zijn.

Mijnheer Veys, daarmee rond ik mijn antwoord op uw vraag af.

21.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord.

U probeert de uitspraak van de eurocommissaris een beetje te nuanceren. U zegt dat het voor een forum van experts is gebeurd. Er is nog geen beslissing; die valt op het einde van dit jaar.

Ik denk toch dat hij zeer bewust en zeer duidelijk die uitspraak heeft gedaan, ook als eurocommissaris. Alleen het feit dat zijn toespraak, waarnaar u zelf verwijst, op de website staat van de Europese Commissie, betekent dat het toch een officieel standpunt is van de betrokken eurocommissaris. Het is niet zomaar een uitspraak aan de toog of bij een overijverige journalist, die iets heeft opgepikt.

Ik wil trouwens op het volgende wijzen. Ik citeer de eurocommissaris, weliswaar in het Engels: "Depending on the replies of the Belgian government, I could take a further decision in this case." Hij verklaart toch zeer duidelijk dat hij de "Belgian government" heeft geraadpleegd. Ik hoop alvast dat die vraag bij u terechtkomt, want ik ga ervan uit dat u ook in dit dossier de belangen van Brussels Airport zult verdedigen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.54 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.54 heures.