

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

du

MARDI 10 JUILLET 2012

Matin

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 10 JULI 2012

Voormiddag

---

La séance est ouverte à 10.17 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 10.17 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheidsmaatregelen op Brussels Airport" (nr. 11633)

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11984)

**01** **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport national de Bruxelles" (n° 11633)

- **Mme Karine Lalieux** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11984)

**01.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in april werd in Jemen een aanslag op een burgervlucht naar de Verenigde Staten met een onderbroekbom in opdracht van Al Qaida vrijdeld. De zelfmoordenaar die de bom tot ontploffing moest brengen, was gelukkig geen echte terrorist, maar een geheim agent die geïnfiltreerd was in de Jemenitische tak van het netwerk. Op Kerstmis 2009 lukte het de 23-jarige Nigeriaan Umar Farouk Abdulmutallab alleszins wel. Op een vlucht van Northwest Airlines van Amsterdam naar Detroit probeerde hij explosieven te activeren die hij in zijn slip verborgen had, maar andere passagiers merkten dat op en konden hem tijdig tegenhouden. In zijn onderbroek werd 80 gram van het uiterst explosieve pentaerythritoltetraantraat, kortweg PETN, gevonden. Hetzelfde product zou nu ook zijn gebruikt.

Na die mislukte aanslag in 2009 lieten veel luchthavens bodyscanners installeren. In Nederland en Groot-Brittannië wordt elke passagier daar tot op heden mee gescreend. België keek de kat uit de boom en wilde eerst laten onderzoeken of zo'n scanner geen gezondheidsproblemen veroorzaakt bij wie vaak vliegt en hoe het zit met de privacy van de reiziger.

Na de mislukte aanslag van april van dit jaar dringen zich echter nieuwe veiligheidsmaatregelen op, want het is alvast zeker dat de bom bij ontploffing het vliegtuig uit de lucht zou hebben gehaald. Voor de Amerikaanse veiligheidsdiensten is het daarom heel belangrijk om na te gaan of die bom gedetecteerd had kunnen worden. Een bodyscanner zou het pakket allicht gezien hebben. Het probleem is dat niet alle luchthavens voorzien zijn van zulke scanners.

Nochtans worden de veiligheidsmaatregelen op de luchthaven van Zaventem niet verhoogd. De politie en de Veiligheid van de Staat zeggen immers dat er geen reden is om het alarmniveau te verhogen. Jan Van der Cruysse van Brussels Airport verklaart: "We doen nu al zo veel als mogelijk om passagiers en vliegtuigen te

beveiligen en te beschermen." De staatssecretaris voor Mobiliteit, Melchior Wathelet, verklaarde bovendien: "De plannen om hier bodyscanners te installeren, zitten in de koelkast. Met andere woorden, ze komen er voorlopig niet." Ook het Checkpoint van de Toekomst, waarbij passagiers worden ingedeeld volgens risicoprofiel, komt er voorlopig niet.

De vroegere staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe, kondigde vorig jaar nochtans aan dat het nieuw systeem nog dit jaar zou worden getest op Zaventem. Dat plan is afgevoerd, volgens het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Het onbeperkt mee aan boord nemen van vloeistoffen is sinds 2006 verboden, toen ontdekt werd dat terroristen aanslagen wilden plegen met explosieven die vermengd waren met vloeistoffen. Nieuwe scanners zullen wel kunnen bepalen of vloeistoffen, die vanaf volgend jaar, in april 2013, weer mee aan boord mogen, explosieven bevatten.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende vragen.

Welke extra veiligheidsmaatregelen werden er op Brussels Airport genomen sinds de recent verijdelde aanslag in Jemen?

Waarom worden er geen bodyscanners op Brussels Airport geïnstalleerd?

Waarom wordt er geen Checkpoint van de Toekomst op Brussels Airport geïnstalleerd?

Wanneer zullen scanners die explosieven in vloeistoffen kunnen detecteren op Brussels Airport geïnstalleerd worden?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh.*

**01.02 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, depuis la réforme des polices, nous assistons à ce que nous pourrions assimiler à une privatisation rampante de la sécurité de l'aéroport de Bruxelles-National. En effet, au fil des ans, il s'opère un glissement vers l'inspection aéroportuaire-sûreté en lieu et place d'une police aéroportuaire. Ceci, convenons-en, entraîne un conflit d'intérêts latent qui fait prédominer les objectifs de rentabilité au détriment de la sécurité.

Cela se manifeste notamment par la sous-traitance d'un nombre de plus en plus important de missions. Le personnel statutaire disparaît peu à peu au profit de contractuels qui sont totalement sous la coupe de Brussels Airport Company (BAC).

En effet, si la police aéroportuaire était un corps composé de personnel statutaire payé par l'État, il n'en est pas de même de l'inspection aéroportuaire-sûreté dont le salaire est pris en charge par BAC en tant que personnel à part entière de la société. Cette situation est potentiellement génératrice de conflits d'intérêts qui ne peuvent que mettre à mal les exigences de sécurité de l'aéroport.

Une des manifestations de ce conflit d'intérêts réside notamment au niveau des plates-formes de fouille (*screening*, etc.) qui étaient auparavant de la compétence du service de sûreté. Aujourd'hui, c'est du ressort d'une société de gardiennage qui a toute liberté quant à l'organisation des plates-formes de fouille. Cette délégation de compétences s'est accompagnée d'une exigence claire de la part de BAC: privilégier le respect absolu des *waiting times* au lieu de la sécurité des fouilles. Le but est d'être le plus rapide possible pour les clients, à savoir les passagers mais surtout les compagnies aériennes, sans que la sûreté ne puisse interférer.

Même si les missions de la sûreté sont exécutées sous la supervision de la DGTA, celle-ci n'a pas les moyens humains et matériels de procéder à la vérification de cette délégation de pouvoir. De plus, il apparaît que les contrôles sont bien trop prévisibles que pour être efficaces. Il apparaîtrait également une baisse des exigences techniques afin d'éviter de pénaliser les prestataires de sécurité au détriment de la sécurité.

Monsieur le secrétaire d'État, la DGTA vous a-t-elle déjà fait rapport concernant un défaut de sécurité au sein de l'aéroport de Bruxelles-National? Les contrôles effectués par la DGTA sont-ils réellement efficaces? Êtes-vous conscient qu'il peut y avoir un conflit d'intérêts potentiellement dangereux en termes de sécurité

entre ces deux parties?

**01.03** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik kan, gelet op de confidentialiteit, geen gedetailleerd antwoord verschaffen op de vragen over explosievendetectie op onze luchthavens.

De beveiligingsmaatregelen met inbegrip van de foullering worden op onze luchthavens uitgevoerd conform de Europese regelgeving. Bij een recente audit, uitgevoerd door de Europese Commissie en Brussels Airport, bleek de screening van passagiers en handbagage op bijzonder bevredigende wijze te worden uitgevoerd.

Wat het gebruik van bodyscanners betreft, wijs ik erop dat op dit ogenblik slechts enkele landen in Europa er gebruik van maken. Sommige toestellen zijn intussen wel goedgekeurd binnen bepaalde gebruikslimieten, maar het gebruik ervan is niet verplicht gesteld. Alternatieve oplossingen zijn onder meer de verhoogde manuele doorzoeking van passagiers.

Het foulleringpunt van de toekomst is een project van de IATA, de internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen. In dat verband voeren sommige luchthavens al proefprojecten uit. De Belgische luchthavens nemen er echter nog niet aan deel.

Wat de detentie van vloeistoffen en gel betreft, zullen de Belgische luchthavens zich richten naar de ter zake geldende Europese regulering. Normalerweise moet de detectieapparatuur op de Europese luchthavens geïnstalleerd zijn vanaf maart 2014, zodat vanaf dan de ban op vloeistoffen en gel kan worden opgeheven. Ik wijs u erop dat enkele lidstaten aandringen op uitstel, gelet op de nog in ontwikkeling zijnde detectieapparatuur. In Brussel loopt een proefproject met deze detectieapparatuur.

L'inspection aéroportuaire de l'aéroport de Bruxelles-National est composée de deux catégories de personnel: les inspecteurs et les agents.

Les inspecteurs sont des membres du personnel de l'aéroport. Leur mission consiste notamment en la surveillance de la mise en œuvre des contrôles d'accès et des fouilles.

Les agents aéroportuaires sont, quant à eux, chargés d'effectuer les contrôles d'accès et les fouilles. Il s'agit, pour la plupart, de personnel de sociétés privées de gardiennage; ces dernières sont désignées sur la base d'adjudications imposées par une réglementation qui prévoit toutes les garanties d'objectivité.

L'inspection aéroportuaire se trouve sous l'autorité de l'inspection aéronautique de la DGTA, qui est responsable de la certification du personnel de sûreté. Les agents mandatés des sociétés privées de gardiennage, qui effectuent des tâches de sûreté, se trouvent sous la supervision constante des inspecteurs aéroportuaires mandatés. De plus, ces agents reçoivent une formation conforme à la réglementation européenne en matière de sûreté aérienne.

Conformément à la réglementation européenne, la DGTA effectue régulièrement des contrôles de la qualité (audits, inspections, tests) de la sûreté dans les aéroports belges. En cas de manquements, des actions correctrices seront imposées.

La Commission européenne effectue, elle aussi, régulièrement des contrôles de la qualité tant directement dans les aéroports que sur les contrôles menés par la DGTA.

Je puis vous indiquer que la Commission européenne a récemment effectué un audit sur la sûreté de l'aéroport de Bruxelles-National. Celui-ci n'a révélé aucun manquement au niveau de la fouille et du contrôle d'accès. De même, l'audit annuel effectué par la Commission européenne sur le contrôle de la qualité effectué par la DGTA n'a révélé aucun problème majeur.

**01.04** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik betreur een beetje dat u nogal formalistisch antwoordt. U verwijst naar de regels en de termijnen om alles te installeren. Ik denk sowieso dat op het vlak van veiligheid, zeker indien wij verwijzen naar wat in april van dit jaar is kunnen gebeuren, zo'n bodyscanner prioritair zou moeten geïnstalleerd worden op Brussels Airport.

Ik vind het ook een gemiste kans om geen werk te maken van het Checkpoint van de Toekomst, zeker omdat uw collega, uw voorganger staatssecretaris Schoupe, ter zake reeds de nodige initiatieven had

genomen. Het was toch de bedoeling dat het dit jaar realiteit zou worden.

Wanneer u verwijst naar de scanners die vloeistoffen moeten kunnen detecteren, spreekt u van maart 2014 en dan nog mogelijk met uitstel. Na hetgeen gebeurd is in april van dit jaar, is ook dit zeer essentieel. Wij hebben het geluk gehad om met de commissie voor de Infrastructuur een bezoek te brengen aan Brussels Airport. Een van de vele redenen van oponthoud komt juist door de huidige werkwijze. Mochten die scanners er komen, dan zouden die zeker de veiligheid, de efficiëntie én ook de snelheid om in te checken ten goede komen, ondanks de beperkingen op het soort vloeistof dat gescand wordt.

**01.05 Karine Lalieux (PS):** Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Il est certain que ces agents, passés aujourd'hui de l'autorité de l'État à l'autorité d'une entreprise privée, se posent des questions quant à leur quotidien et émettent des griefs sur le fait d'être soumis à une direction privée au lieu de la DGTA ou autre.

Il convient de veiller à éviter les conflits d'intérêts entre ces agents privés, qui doivent répondre aux compagnies aériennes – plates-formes de fouille, surveillance et contrôle des avions sur le tarmac –, et un corps statutaire assis entre deux chaises.

La décision est bien antérieure, mais il s'agit d'accorder à ces agents toute l'attention nécessaire: ils sont garants de la sécurité, au contraire des sociétés de gardiennage privées, attachées surtout à leur rentabilité.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 12047 en 12717 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

**02 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanpassingen aan het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 12097)**

**02 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'adaptation de l'arrêté royal du 2 juin 2010 concernant la circulation de convois exceptionnels" (n° 12097)**

**02.01 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een aantal sectoren heeft gezamenlijk een reeks aanpassingen voorgesteld aan het geldende koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen. In de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 25 januari 2012 stelde u dat die aanpassingen werden bestudeerd in overleg met de infrastructuurbeheerders, de Gewesten, Infrabel en Centrex. Als gevolg van dat overleg en de beslissingen die werden genomen, is er een ontwerp van koninklijk wijzigingsbesluit opgesteld en voorgelegd aan de vragende sectoren die opmerkingen hebben kunnen formuleren.

Het ontwerp dat momenteel ter goedkeuring wordt voorgelegd, bevat naast andere maatregelen een reeks wijzigingen die in de lijn liggen van de voorstellen van de sectoren. Ik citeer de staatssecretaris, die op 25 januari zei: "Ik heb de nieuwe tekst reeds ondertekend. Hij ligt nu bij mevrouw Milquet. Ik hoop dat in de loop van februari alles ondertekend zal zijn. De inwerkingtreding zal normaliter 1 maart of 1 april zijn." Het is vandaag 10 juli.

De Federatie van Belgische Transporteurs laat weten dat een doorbraak werd gerealiseerd in het dossier. De teksten van het ontwerp van koninklijk wijzigingsbesluit zijn voor advies overgemaakt aan de Raad van State en de Gewesten. Zij moeten binnen de dertig dagen een advies geven, zodat de publicatie snel kan plaatsvinden.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe komt het dat de deadlines van 1 maart en 1 april niet werden gehaald?

Welke organisaties werden betrokken bij het ontwerp van koninklijk wijzigingsbesluit?

Op welk vlak wordt het geldend koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen aangepast?

Hoe luiden de adviezen van de Raad van State en de Gewesten op het ontwerp van koninklijk wijzigingsbesluit? In welke mate werd met hun opmerkingen rekening gehouden?

Op welk vlak werd niet ingegaan op de opmerkingen, kritieken en voorstellen van FEBETRA, Transport en Logistiek Vlaanderen, Agoria, de Confederatie Bouw, de Vereniging van Belgische Kraanverhuurders en de Vlaamse Havenvereniging? Wat is hiervoor de motivatie?

**02.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, voor de inwerkingtreding van het aangepaste KB werden de deadlines van 1 maart en 1 april 2012 niet gehaald omdat ik voor ondertekening ervan nog rekening wilde houden met de opmerkingen van de betrokken organisaties. Hiervoor werd een overleg georganiseerd op mijn kabinet.

Naast een paar kleine, praktische aanpassingen zijn er belangrijke wijzigingen aangebracht door de organisaties. Deze wijzigingen handelen voornamelijk over de volgende beperkingen. Op alle wegen en autosnelwegen is het verkeer van uitzonderlijk vervoer breder dan 4 meter of langer dan 30 meter verboden van 06 u 00 tot 21 u 00. Op alle wegen en autosnelwegen is het verkeer van uitzonderlijk vervoer breder dan 3,5 meter of langer dan 27 meter, en met een massa groter dan 60 ton, verboden tussen 16 u 00 en 18 u 00. Op alle wegen en autosnelwegen is het verkeer van uitzonderlijk vervoer, met uitzondering van kraanauto's tot 96 ton en waarvan de breedte kleiner of gelijk is aan 3 meter, verboden van zaterdag 12 u 00 tot zondag middernacht.

De Raad van State wees op de noodzaak van de betrokkenheid van de Gewesten en de communicatie aan de Europese Commissie. Hieraan werd voldaan.

De voorziene administratieve sancties van dertig dagen na herhaalde veroordelingen van de vervoerder en de begeleider moesten worden opgeheven. Dit is gebeurd.

De betrokkenheid van de Gewesten wordt bijkomend verzekerd door herhaaldelijk overleg met de verschillende gewestelijke besturen en door een nieuwe officiële adviesaanvraag wat betreft de aangepaste bepalingen. Daarenboven zal een nieuw advies moeten worden gevraagd aan de Raad van State.

De algemene afschaffing van het rijverbod voor uitzonderlijke voertuigen tijdens de spitsuren werd niet aanvaard. Zowel de FOD, de Gewesten als Centrex zijn het erover eens dat hierdoor problemen ontstaan op het vlak van de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming voor grotere en zwaardere transporten wegens moeilijkere doorgangen, de beperkte snelheid en de situering op de bruggen.

Het rijden in konvooi met meerdere uitzonderlijke voertuigen en met minder begeleiders werd verworpen wegens het langer stilhouden van het omringend verkeer bij moeilijke doorgangen — kruispunten, rotondes, op- en afritten —, de overschrijding van kunstwerken en wegens de onvermijdelijke breuken in het konvooi door de invoeging van andere ongeduldige weggebruikers. De verzekering van een veilige doorgang met minder begeleiders is daardoor niet gewaarborgd.

Het bepalen van een kortere afleveringstermijn voor vergunningen die een advies van externe beheerders vergen, is niet weerhouden omdat de infrastructuurbeheerders een minimum aan opzoekings- en studietijd nodig hebben.

**02.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het is nu bijna half juli en het is nog altijd wachten op de publicatie van dit wijzigingsbesluit. Als ik u goed heb begrepen, is het nu nog wachten op een advies van de Raad van State.

Ik betreur de werkwijze in dit dossier en de lange martelgang die dit dossier heeft afgelegd, zeker omdat de kritieken vanuit de sector niet nieuw zijn. Ik ben dan ook een beetje verwonderd u te horen zeggen dat een van de redenen waarom de deadlines van 1 maart en 1 april niet werden gehaald, precies is dat u nog rekening wilde houden met die kritieken. Die kritieken zijn reeds lang gekend. Ook een aantal, nochtans niet zo onredelijke eisen waarop u niet ingaat, zouden de efficiëntie ten goede komen. Ik begrijp dat het aspect veiligheid belangrijk is, maar ik betreur dat aan een aantal vragen niet werd tegemoetgekomen.

Tot slot, u verwijst naar het overleg dat heeft plaatsgevonden met uw collega en partijgenoot, minister Milquet, al behoorde dat niet zozeer tot uw bevoegdheid. De sector is op zijn honger gebleven, dus misschien kunt u er bij uw collega Milquet op aandringen dat het nodige zou worden gedaan opdat dit overleg in de toekomst wat vlotter zou verlopen en wat ernstiger zou worden genomen.

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

### **03** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vorderingen met betrekking tot het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 11078)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vorderingen met betrekking tot het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 12743)

### **03** **Questions jointes de**

- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 11078)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 12743)

**03.01** **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben al in januari van dit jaar gedebatteerd over het dossier van de IJzeren Rijn, dat voor ons van groot belang blijft. Het is blijkbaar een neverending story. Het dossier blijft maar terugkomen, steeds in vragende vorm en zelden in de vorm van een concreet antwoord.

Tijdens dat gesprek op 25 januari hebt u bevestigd dat over afzienbare tijd een *memory of understanding* zou kunnen worden afgerond met het oog op een gesprek met de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Melanie Schultz van Haegen.

Intussen is het wat stiller geworden. Er was het initiatief van de burgemeesters uit Noord-Limburg. Zij hebben zich gericht tot de Vlaamse minister-president Peeters om het dossier te activeren en om de economische bereikbaarheid van onze regio te verbeteren.

In welke fase bevindt zich het *memory of understanding* en hoever is de studieronde gevorderd?

Kunt u de krachtlijnen van het *memory of understanding* toelichten? Wat staat erin?

Is er inmiddels contact geweest met de Nederlandse regering, die nu opnieuw is geïnstalleerd?

Kunt u een stand van zaken geven over de varianten voor het historische IJzeren Rijntracé op Nederlands grondgebied?

Werd al concreet afgesproken wie voor ons land het dossier met de buurlanden zal bespreken?

**03.02** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het dossier van de IJzeren Rijn sleept al heel lang aan. Op geregelde tijdstippen wordt de staatssecretaris voor Mobiliteit, de eerste minister of de minister van Overheidsbedrijven erover ondervraagd. Wij hebben immers de indruk dat het dossier zeer moeilijk vooruitgaat.

Ik begrijp uiteraard dat er diverse partners bij betrokken zijn, ook in Nederland en Duitsland. Zijn er geen verkiezingen in België, dan zijn er wel in Nederland of in Duitsland, en soms worden er dan tegenstrijdige verklaringen afgelegd of durft men bepaalde standpunten niet in te nemen. Ik vind het toch belangrijk dat onze commissie het dossier blijft volgen en aandringt op een besluitvorming ter zake.

De vorige keer dat u hierover ondervraagd werd, was op 25 januari 2012. Toen stelde u het volgende: “Het recente overleg in verband met de IJzeren Rijn vond plaats op 6 december 2011. In de loop van de volgende weken zal een *memory of understanding* klaar zijn voor overleg met de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu. Gezien de delicaatheid van de onderhandelingen is het op dit moment nog te vroeg om meer in detail te treden over de inhoud van het memorandum.”

Ik ga ervan uit dat, toen u sprak over de “delicaatheid van de onderhandelingen”, de onderhandelingen in een cruciale fase waren beland en dat het niet louter ging over het aftoetsen van een aantal standpunten? Ik ga ervan uit dat men toen in de fase van de beslissingen zat. Ik ga er dan ook van uit dat u de commissie verschillende maanden later belangrijke en nuttige informatie zult kunnen geven. Het *memorandum of understanding* is immers essentieel voor de realisatie van de IJzeren Rijn.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken van de *memory of understanding*? Wat zijn de details van het akkoord?

**03.03** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: (...) procentueel uit te drukken.

Omdat de onderhandelingen met Nederland nog niet afgerond zijn, is het delicaat om de krachtlijnen van de MoU vandaag al toe te lichten. Ik had een ontmoeting met mijn Nederlandse collega geagendeerd voor 20 maart 2012, maar die kon wegens onvoorziene omstandigheden niet plaatsvinden.

De *Comparative Cross-Border Study on the Iron Rhine*, die Arcadis in 2001 afleverde in opdracht van België, Nederland en Duitsland, en de Nederlandstalige trajectnota MER van datzelfde jaar, hebben na een eerste schifting van de vele alternatieven een tiental tracévarianten grondig vergeleken.

Naar aanleiding van de conclusies van beide studies en na trilateraal overleg werd voor de reactivering en modernisering van het historisch tracé geopteerd, met op Nederlands grondgebied een noordoostelijke omleiding rond het centrum van Roermond en een tunnel onder het natuurgebied De Meinweg.

Die tracékeuze werd op 4 juli 2011 tijdens ons bilateraal overleg met Nederland bevestigd. Sindsdien heeft zowel de Duitse bondskanselier als de Duitse federale minister van Vervoer te kennen gegeven nog steeds alleen achter die keuze te staan.

Wij zetten de aanpak van de vorige regering voort. Besprekingen met de Nederlandse vakminister worden gezamenlijk door mijn collega, de minister van Overheidsbedrijven, en mijzelf voorbereid en gevoerd.

**03.04** **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, als er één kenmerk van het dossier van de IJzeren Rijn te noteren valt, dan is het wel de traagheid waarmee het vordert.

Ik zou een en ander even willen onderzoeken in het licht van de Europese inspanningen en Europese investeringen die de betrokkenen in een nieuw netwerk willen doen. Ook in Kopenhagen op de COSAC ging enige aandacht uit naar de kwestie en werden er verschillende vragen over gesteld.

Wij lezen ook dat het jammer was dat u op dat Europees appel in maart 2012 ontbrak. Er werd toen ook weinig uitleg verstrekt over de Belgische projecten die konden worden ingediend en aanspraak konden maken op Europees geld.

Mijnheer de staatssecretaris, wij blijven het dossier met argusogen volgen. Wij zullen, net zoals de vele burgemeesters in Noord-Limburg, wachten op concrete actie en op de uitvoering van het dossier van de IJzeren Rijn.

**03.05** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb de indruk dat voldoende elementen aanwezig zijn om niet langer te talmen en het dossier in een hogere versnelling te brengen.

Ik zou er dan ook op willen aandringen dat u als staatssecretaris voor Mobiliteit het dossier ter harte neemt. Ik heb immers soms de indruk dat u ter zake een erg passieve en aanmatigende houding aanneemt. Gezien de hoeveelheid stof die al op het dossier ligt, zouden wij ervoor moeten zorgen dat er nu eindelijk ook resultaten worden geboekt. De betrokkenen blijven maar in de overlegfase steken.

U spreekt zelfs nu nog over de delicaatheid van de onderhandelingen. U durft er zelfs geen percentage op te kleven hoever men staat. Als wij echt ooit tot de activering willen komen, zult u ter zake een iets actievere rol moeten spelen dan u tot op heden gedaan hebt, want iedereen heeft daarbij belang, zeker u als staatssecretaris voor Mobiliteit. Het is belangrijk dat de Ijzeren Rijn zo snel mogelijk wordt gerealiseerd.

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

De **voorzitter**: Collega's, ik wil u er even op wijzen dat de mondelinge vragen steeds kunnen omgezet worden in een schriftelijke vraag. U krijgt het antwoord dan vanmiddag per mail toegestuurd.

**04** **Question de Mme Zoé Genot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la possibilité pour la police de poser un sabot" (n° 11600)**

**04** **Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijkheid voor de politie om wielklemmen te plaatsen" (nr. 11600)**

**04.01** **Zoé Genot** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, comme relaté dans *Le Soir* du 5 mai 2012 et souvent constaté dans nos quartiers, certains conducteurs, pourtant installés durablement en Belgique, conservent leur immatriculation étrangère. Voilà qui permet d'éviter de payer la taxe d'immatriculation et de roulage en Belgique, mais qui complique aussi très fort la perception des amendes pour parking non payées.

Une telle situation n'est pas sans susciter un puissant sentiment d'injustice chez nos concitoyens belges et étrangers qui, eux, paient leurs taxes.

Dans son article 150, la loi-programme du 23 décembre 2009 prévoit la possibilité d'immobiliser un véhicule pour lequel la taxe de circulation n'a pas été payée. Malheureusement, cette autorisation n'est attribuée qu'aux agents des douanes et non aux policiers.

Monsieur le secrétaire d'État, serait-il possible d'améliorer la situation?

Certaines communes souhaiteraient pouvoir immobiliser ces véhicules en attendant la régularisation des paiements. Peuvent-elles recourir à un sabot, comme dans de nombreuses villes étrangères? Si non, pourriez-vous rapidement leur proposer cette possibilité?

**04.02** **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Genot, à ce jour, les sabots peuvent être utilisés par les services de police en cas de défaut à l'obligation d'assurance automobile ou dans le cadre d'une enquête judiciaire.

L'article 54bis de la loi relative à la police de la circulation routière prévoit toutefois que, dans les cas d'infraction de stationnement à déterminer par arrêté royal, il peut également être fait usage du sabot pour immobiliser le véhicule.

J'ai par conséquent chargé mon administration de préparer un projet d'arrêté royal en ce sens. Il ressort d'une analyse de la problématique que seuls les véhicules qui ne gênent pas la circulation pourront faire l'objet de cette mesure. La réglementation visera donc les infractions de stationnement dépenalisées.

**04.03** **Zoé Genot** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette bonne nouvelle.

En effet, je dispose d'un courrier adressé par la police intégrée à une police locale souhaitant intervenir au moyen d'un sabot; il indique: "(...) Ces contrôles sont mis en œuvre par les agents de l'administration des Douanes et Accises et services de recherche de l'administration, et non par la police."

Actuellement, la police semble donc ne pas avoir le pouvoir d'intervenir par ce moyen. Lorsque vous aurez



clarifié la situation – ce qui se fera, je l'espère, rapidement –, elle en disposera aussi.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11648 van de heer Tanguy Veys wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **05** Questions jointes de

- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la transposition de la directive 2007/59/CE relative à la licence des conducteurs de train" (n° 11725)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'arriéré au Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) au niveau de la délivrance des permis pour conducteurs de train" (n° 11938)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la prolongation des permis pour conducteurs de train" (n° 11944)

#### **05** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzetting van richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten" (nr. 11725)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de achterstand bij de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) op vlak van de uitreiking van vergunningen voor treinbestuurders" (nr. 11938)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verlenging van rijbewijzen voor treinbestuurders" (nr. 11944)

**05.01** **Linda Musin** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nombreux sont les témoignages indiquant que la concertation et le dialogue social au sein du Groupe SNCB se sont raréfiés ces derniers mois. Un des derniers exemples concerne la transposition de la directive 2007/59/CE relative à la licence des conducteurs de trains et qui a entraîné un réel malaise. Celui-ci n'a pas été provoqué par la directive en elle-même, mais bien par la manière dont la transposition s'est faite, c'est-à-dire sans concertation.

En effet, les syndicats regrettent que les nouvelles dispositions légales portant sur la certification des conducteurs n'aient fait l'objet d'aucune concertation ou négociation de la part du management de la SNCB. Cette absence de concertation a entraîné beaucoup d'incompréhension chez les conducteurs. Ainsi, les premiers d'entre eux qui ont été convoqués pour passer les tests psychotechniques – désormais nécessaires pour l'obtention de la nouvelle licence européenne – ont assimilé ceux-ci à une véritable sanction.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous été informé de cette grogne générée par la transposition de cette directive? Avez-vous eu l'occasion de rencontrer les syndicats à ce sujet?

**05.02** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de verplichting om psychologische testen uit te voeren bij treinbestuurders, wordt opgelegd door een Europese richtlijn van 2007 die werd omgezet in een wet die op 26 januari 2009 werd aangenomen. Om zijn vergunning te behouden, moet de houder zich om de drie jaar aan een onderzoek of controle onderwerpen. De psychotechnische tests zijn gericht op aandacht en concentratie, voortdurende alertheid en het geheugen. Wie voor de tests slaagt, krijgt een nieuw soort vergunning die in heel Europa geldig is.

In de commissie voor de Infrastructuur van 22 mei van dit jaar heeft de minister van Overheidsbedrijven verklaard dat, ik citeer, "van de 98 treinbestuurders, die om de paar jaar worden beoordeeld, er 95 op dag één geschikt werden verklaard. Drie treinbestuurders moesten op dag twee terugkomen. Wanneer de

resultaten onvoldoende zijn, kan men de tests dezelfde dag nog een tweede keer afleggen. Als de resultaten negatief zijn, moet de bestuurder voor een vervolgonderzoek naar een psycholoog. Er kan beroep worden aangetekend tegen de beslissing. Indien het resultaat negatief is, wordt de treinbestuurder ongeschikt verklaard. De tests worden georganiseerd op het ogenblik van de indienstneming en vervolgens om de drie jaar tot de leeftijd van 50 jaar en nadien jaarlijks.”

Volgens de Onafhankelijke Vakbond voor Spoorwegpersoneel zou de dienst die de psychologische testen moet afnemen, zich nochtans hebben laten verrassen door de nieuwe regels, waardoor sommige treinbestuurders hun test pas konden afleggen toen hun rijbewijs al vervallen was. Omdat het soms tot 30 dagen duurt vooraleer een rijbewijs wordt verlengd, zitten op dit moment tientallen treinbestuurders te niksen in het depot omdat hun rijbewijs niet verlengd is. Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat uw diensten en zeker de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen onvoldoende voorbereid waren als wij nu met een dergelijke situatie worden geconfronteerd.

Ik kom dan tot een tweede opmerking over de omzetting van de richtlijn. Wij spreken hier van jaarlijkse tests, maar ik heb de indruk dat wij die psychotechnische tests strenger toepassen dan Europa ons verplicht. Men zegt altijd dat wij moeten doen wat Europa ons voorschrijft, maar hier probeert men volgens mij de beste leerling van de klas te zijn.

Ik had dan ook graag vernomen in welke mate de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen kampt met achterstand. Hoe actueel is dit nog momenteel? Waaraan was die achterstand te wijten? Welke maatregelen werden of worden er genomen om die achterstand weg te werken? Hoe evalueert men het systeem van psychotechnische tests? Zijn er bijstellingen uitgevoerd of is men tevreden met de huidige manier van werken?

**05.03 Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding van mijn vraag is dezelfde als die van de voorgangers. Ik zal het dus betrekkelijk kort houden.

Het is in elk geval een feit dat tientallen treinbestuurders op non-actief gestaan hebben omdat hun rijbewijs niet verlengd werd. Volgens de DVIS was er geen probleem en was men in staat het volume aan aanvragen te verwerken; het was minder druk dan anders.

Mijn vraag aan u dateert van 24 mei, mijnheer de staatssecretaris. Hoelang heeft DVIS normaal nodig om een rijbewijs te verlengen nadat alle nodige testen afgelegd zijn? Acht u het nodig dat deze procedure verkort wordt? Is het correct dat er geen achterstand is bij DVIS en dat het zelfs minder druk is dan op andere momenten? Zo ja, waarom duurt het dan zolang voordat men kan overgaan tot het uitreiken van de nodige rijbewijzen?

**05.04 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, lors du processus de transposition de la directive, une consultation du secteur a été menée le 12 mai 2009 dans les locaux du SPF Mobilité. En outre, les participants ont également été invités à formuler leurs remarques et commentaires par écrit. La transposition a donc bien été réalisée en concertation avec les parties prenantes du secteur ferroviaire.

Le volet de votre question concernant la concertation interne au Groupe SNCB ne fait pas partie de mes attributions.

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS/ SSICF) levert de Europese vergunning van treinbestuurder af na ontvangst van de aanvraag van de kandidaat-treinbestuurder, of in zijn naam door zijn werkgever. De aanvraag dient onder meer getuigschriften inzake de psychologische en medische geschiktheid van de kandidaat-treinbestuurder te bevatten. Deze getuigschriften dienen te worden afgeleverd door een erkend psychomedisch centrum.

Op dit ogenblik levert de DVIS alle vergunningen doorgaans af één werkdag na ontvangst van de volledige en correcte aanvraag, zodat er van enige achterstand in de verwerking van de aanvragen geen sprake kan zijn. Een snelle respons is mogelijk door onder meer het gebruik van een hiertoe ontwikkelde ICT-tool.

Slechts zeer uitzonderlijk vergt de aflevering van de vergunning meer tijd wegens, bijvoorbeeld, een aanvraag met een niet-reglementaire pasfoto of handtekening. De door u aangegeven wachttijd van dertig dagen vloeit dus niet voort uit de verwerkingstijd van de aanvraag door de DVIS.

05.05 **Linda Musin** (PS): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse.

05.06 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij te vernemen dat de verwerkingstijd zo snel verloopt. Het verwondert mij een beetje dat de eerste berichten eerder negatief waren. U geeft de actuele situatie. Mogelijk is de opstartfase minder vlot verlopen. Ik weet natuurlijk ook dat de treinbestuurders zelf een beetje verwonderd waren over de invoering van de psychotechnische proeven en de gevolgen daarvan. Sommigen hadden misschien schrik om hun vergunning kwijt te spelen.

Ik hoop in ieder geval dat het vlot verloopt en dat de resultaten hun vruchten zullen afwerpen, dat ze de veiligheid ten goede zullen komen.

05.07 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het is duidelijk dat men geprobeerd heeft om de zwartepiet door te schuiven naar DVIS voor het lang uitblijven van de verlenging van de rijbewijzen. De vraag is natuurlijk wie het initiatief genomen heeft inzake de uitvoering van die psychotechnische tests. Op die vraag hebt u niet geantwoord.

Mij lijkt eens te meer dat de werkgever zelf in dezen niet gedaan heeft wat hij moest doen om de continuïteit van zijn eigen onderneming te waarborgen. Dat was niet de eerste keer, maar hopelijk zal dat weldra voorbij zijn.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

06 **Vraag van de heer Frank Wilrycx aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nummerplaat van tractoren" (nr. 11734)**

06 **Question de M. Frank Wilrycx au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des tracteurs" (n° 11734)**

06.01 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag dateert al van enkele maanden geleden, toen een nieuw informaticasysteem werd ingevoerd bij de dienst Inschrijvingen van Voertuigen. Dat heeft geleid tot heel wat problemen voor alle soorten van voertuigen om een nummerplaat te verkrijgen. Intussen zijn die problemen blijkbaar van de baan, maar voor één type voertuigen, namelijk de landbouwtractoren, zouden er nog andere problemen geweest zijn en zouden er ook langere wachttijden zijn.

Klopt het dat het inschrijven van tractoren nog altijd voor problemen zorgt?

Wat is de huidige achterstand voor dit type van voertuigen en wat is de reden van deze wachttijd?

Heeft de minister een idee wanneer deze achterstand zal weggewerkt zijn?

06.02 **Staatssecretaris Melchior Wathelet**: De inschrijving van tractoren kent dezelfde procedure als alle andere inschrijvingen van voertuigen. Vandaar ook dat de levering van een kentekenplaat (...)

*(Het geluid van een gsm weerklinkt)*

*(Une sonnerie de gsm retentit)*

Ten tweede, de huidige achterstand in de verwerking van inschrijvingen bedraagt voor de gepreregistreerde voertuigen een week en voor ingevoerde voertuigen drie weken.

Ten derde, het nieuwe informaticasysteem werd al lang verwacht om beter te kunnen beantwoorden aan de verwachtingen van de Gewesten, enerzijds, en van Europa, anderzijds, omtrent de kwaliteit van de beschikbare gegevens over het voertuigenpark in ons land. Deze evolutie was uiteraard ook onontbeerlijk voor de oprichting van de nieuwe Kruispuntbank van de voertuigen, die zal toelaten dat niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen kunnen worden gedetecteerd, om zo de activiteiten van de controlediensten te vergemakkelijken.

*(Het geluid van een gsm weerklinkt)*

*(Une sonnerie de gsm retentit)*

De onvoorziene moeilijkheden waren deels te wijten aan technische problemen bij de nieuwe toepassing en deels aan problemen in de toepassing van andere actoren betrokken bij het project. De belangrijkste functionaliteiten van de nieuwe toepassing zijn volledig gestabiliseerd sinds 9 mei. Dat betekent dat alle diensten van de DIV en alle gebruikers van webDIV hun activiteiten zonder enig probleem kunnen doorvoeren.

Er werden twee belangrijke moeilijkheden vastgesteld. Ten eerste, voor een deel van de ondernemingen die voertuigen wilden inschrijven, waren de vermelde gegevens niet in overeenstemming met de gegevens van de KBO. Een gezamenlijke actie werd ondernomen door de dienst IT van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de diensten van de KBO om de fouten met een eenvoudige en snelle procedure te kunnen corrigeren.

Om beter te beantwoorden aan de verwachtingen van de Gewesten, voor hun fiscaal beleid, en van Europa, werden strengere controles ingevoerd op de gegevens van de preregistratie, uitgevoerd door de invoerders en de constructeurs.

Enkele technische problemen werden snel opgelost, maar er bleven te veel verwerpingen door het systeem. De DIV heeft, met mijn toestemming, beslist om in een transitieperiode te voorzien teneinde de continuïteit van de dienstverlening en de economische activiteiten te verzekeren, gedurende dewelke de controles even worden versoepeld. Een technische werkgroep werd opgericht met FEBIAC, de invoerders en de medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer om mij gepaste voorstellen te doen tegen eind september om deze problemen definitief op te lossen en opnieuw een strenge controleprocedure te kunnen invoeren.

Ten vierde, de DIV doet er op dit ogenblik alles aan om de achterstand weg te werken, terwijl hij nog probeert zijn dienstverlening aan de loketten te verzekeren.

**06.03 Frank Wilrycx** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, het is belangrijk om erop te wijzen dat het gaat om bedrijfsvoertuigen. In die bewuste periode is er veel werk in de landbouwsector, bij het bemesten van de landbouwgronden. Het lijkt mij dan ook goed dat dit probleem zal worden opgelost, zodat de betrokkenen bedrijfszekerheid hebben als zij een nieuw voertuig kopen.

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

#### **07 Questions jointes de**

- **M. Ronny Balcaen** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la collision de Godinne qui rappelle la nécessité d'équiper tous les appareils de traction de l'ensemble des entreprises ferroviaires du TBL1+" (n° 11780)

- **M. David Geerts** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la collision de trains à Godinne et le nombre de collisions de trains de ces dernières années" (n° 11915)

- **Mme Linda Musin** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la collision de trains en gare de Godinne" (n° 11918)

#### **07 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Ronny Balcaen** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de botsing te Godinne, die nogmaals wijst op de noodzaak TBL1+ te installeren in alle locomotieven en motorstellen van alle spoorwegondernemingen" (nr. 11780)

- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de treinbotsing in Godinne en het aantal treinbotsingen de laatste jaren" (nr. 11915)

- mevrouw **Linda Musin** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de treinbotsing in het station Godinne" (nr. 11918)

**07.01 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question a déjà été posée à plusieurs reprises.

Comme les travaux de la commission spéciale sur la Sécurité du rail l'ont souligné, le TBL1+ mis en œuvre actuellement sur notre réseau ferroviaire souffre d'un inconvénient majeur en matière d'interopérabilité: "N'étant pas reconnu comme système interopérable, il ne peut être imposé aux opérateurs circulant sur le réseau ferré belge. Toutefois, Infrabel peut essayer de convaincre ces opérateurs d'installer le TBL1+ sur une base volontaire, dans l'attente de l'ETCS qui, lui, pourra être imposé. Une réglementation permet également à Infrabel d'imposer, à partir de 2015, des limitations de vitesse pour les trains non équipés de systèmes compatibles TBL1+, mais avec une conséquence: la capacité des lignes sur lesquelles circulent ces trains risque de s'en ressentir en plus d'encourir un désavantage concurrentiel supplémentaire."

Afin d'augmenter la sécurité de l'ensemble du réseau, la commission spéciale avait recommandé qu'Infrabel essaie de convaincre les opérateurs déjà présents sur son réseau d'installer des équipements TBL1+ dans l'attente du système ETCS.

Monsieur le président, chers collègues, je pense qu'il faut souligner les efforts d'Infrabel – plusieurs réunions de concertation de sécurité de l'exploitation ferroviaire ont inscrit ce point à l'ordre du jour – qui tente de convaincre, mais sans armes réelles, les opérateurs privés d'équiper leurs engins de traction du système TBL1+. À ce jour, aucune solution n'a été trouvée, les entreprises ferroviaires réclamant des subsides pour l'équipement en TBL1+.

Nous sommes donc dans une situation quelque peu particulière, monsieur le secrétaire d'État. En effet, nous investissons énormément de moyens dans l'équipement TBL1+ du réseau et des engins de traction de l'opérateur ferroviaire principal. Par contre, nous allons laisser circuler des engins de traction non équipés de ce système sur des zones considérées comme étant à risques.

La situation est très complexe. Les opérateurs évoquent la question des subsides pour équiper les engins de traction. Ce peut éventuellement être une piste et elle n'est pas non plus évidente. Par conséquent, j'aurais souhaité savoir si une évolution favorable se profilait dans ce dossier et qui permettrait réellement d'améliorer le niveau global de sécurité du réseau en la matière.

**07.02 Linda Musin** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 11 mai dernier, une collision entre deux trains de marchandises a provoqué de vives frayeurs à Godinne. Frayeurs pour les deux conducteurs de train qui, fort heureusement, au vu des images, s'en sortent avec des blessures sans gravité et frayeurs pour les habitants de Godinne, en premier lieu pour ceux dont les habitations côtoient le lieu de l'accident. En effet, le train à l'arrêt qui a été heurté était chargé de marchandises diverses, dont quatre wagons de produits chimiques et de matières inflammables. Un des wagons contenait du disulfure de carbone, substance extrêmement inflammable et réactive à l'électricité statique.

À côté des nombreuses questions se rapportant à la sécurité ferroviaire, l'accident de Godinne amène également une série de questions relatives au transport par rail de produits dangereux ou toxiques, notamment sur les modalités et les précautions pour de tels convois et sur les obligations d'information sur les produits transportés.

Le ministre Maignette a rappelé en commission que les transporteurs sont tenus de respecter le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Selon ce Règlement, le transporteur doit notamment s'assurer que toutes les informations prescrites concernant les marchandises dangereuses à transporter lui ont bien été transmises et que la documentation prescrite est bien jointe au document de transport. Bref, tous les documents et toutes les informations doivent être disponibles. De plus, le transporteur doit également vérifier que les plaques-étiquettes et les signalisations prescrites pour les wagons sont bien apposées.

Monsieur le secrétaire d'État, toutes les informations ad hoc étaient-elles bien à disposition de la SNCB Logistics? De manière plus globale, comment expliquer l'erreur d'évaluation du tonnage par les experts français? Le tonnage fait-il partie des informations prescrites?

Comme vous le savez, une question quelque peu polémique a été posée par certains riverains et leurs avocats, à savoir s'il n'était pas possible de neutraliser le produit afin d'éviter tout risque d'explosion.

Autrement dit, le transporteur a-t-il fait le choix de ne pas neutraliser le produit pour de simples raisons commerciales, en plaçant les aspects liés à la sécurité au second plan? Pouvez-vous par ailleurs nous indiquer la procédure réglementaire à cet égard?

**07.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik kom onmiddellijk tot mijn vragen.

Zou men de verplichte installatie van TBL1+ niet overwegen? Wordt er een onderzoek gevoerd door het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor? Wat is de specifieke regelgeving omtrent treinen met chemische stoffen?

Ik had en heb het buikgevoel dat er in de voorbije jaren meer treinbotsingen zijn gebeurd. Daarom zou ik graag de objectieve cijfers krijgen van het aantal treinbotsingen in 2010, 2011 en 2012. Zo kan ik uitmaken of die cijfers overeenstemmen met mijn buikgevoel.

**07.04 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, si l'on se réfère au plan d'équipement de la TBL1+ conçu cette année par Infrabel et la SNCB, 87 % de la signalisation et 92 % du matériel roulant en seront dotés. Ce dernier le sera d'ailleurs totalement en 2013. La SNCB Logistics prévoit aussi d'équiper l'intégralité de son matériel pour la même année.

On peut dès lors estimer qu'environ 96 % du nombre de trains au kilomètre parcouru sur le réseau conventionnel belge seront au moins sécurisés par la TBL1 +.

Par ailleurs, l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons prévoit que le gestionnaire d'infrastructure pourra, après motivation, imposer des restrictions de circulation, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, aux engins de traction dépourvus de système de freinage automatique. Monsieur Balcaen, c'est la discussion que nous avons eue lors de l'évaluation des recommandations de la commission Buizingen.

La question d'une modification éventuelle de la réglementation est toujours envisageable, dès lors qu'il s'agit d'augmenter le niveau de sécurité ferroviaire. La Safety Platform est un lieu de concertation idoine. Mes services y prennent part.

Er is een onderzoek ingesteld door het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, naar aanleiding van de botsing van twee goederentreinen op 11 mei op de lijn 154 in Godinne.

Het vervoer van chemische stoffen via het spoor is geregeld door het koninklijk besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen. Dat besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn 2008/68 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over land. Die tekst is gewijzigd door de richtlijn 2010/61 tot eerste aanpassing van de bijlagen bij de richtlijn 2008/68 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Ik geef u ook de lijst van treinbotsingen sinds 2010, conform de CSI-definitie. In 2010 waren er drie treinbotsingen, in 2011 geen en in 2012 waren er twee kop-staartbotsingen tussen twee goederentreinen.

De manière générale, le tonnage est une information reprise dans le document de transport conformément au point 5.4.1.1.1 du RID ainsi que dans l'annonce des compositions du train transmise au gestionnaire de l'infrastructure avant le départ du train, conformément au point 4.7.2 du règlement de sécurité de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire concernant les dispositions propres aux trains de marchandises.

Le transport de ce produit est réglé et autorisé par la législation internationale à savoir le Règlement international relatif aux transports de marchandises dangereuses par chemin de fer (appendice C) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

Lorsqu'une telle situation se produit, les modalités de l'arrêté royal du 16 février 2006 relatives au plan d'urgence et d'intervention s'appliquent.

**07.05 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Je note deux éléments. Tout d'abord, la communication du chiffre de 96 % du nombre de train/kilomètre

lorsque le réseau et les engins en traction seront équipés. Il s'agit d'un chiffre important qui pourrait laisser croire que les choses vont bien. Sauf erreur de ma part, ce chiffre-là n'équivaut pas forcément au niveau de risque. Les experts avaient évalué que la mise en œuvre du TBL1+ permettrait de couvrir environ 75 % du risque sur le réseau. La situation est et reste problématique.

Ensuite, la question de la modification de la réglementation reste ouverte. J'espère que ce chantier pourra éventuellement aboutir s'il n'y a pas d'accord au sein de la plate-forme de concertation.

**07.06** **Linda Musin** (PS): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse.

Indépendamment de la question de la sécurité ferroviaire soulevée par mes deux collègues, je déduis de sa réponse que la SNCB Logistics disposait bien de toutes les informations concernant les trains de marchandises en question. J'imagine qu'elle fera le nécessaire pour savoir pourquoi il y a eu erreur d'évaluation du tonnage par les experts français présents sur place.

Je ne pense pas avoir reçu de réponse au problème de la neutralisation du produit. Cependant, je conviens que c'est un sujet spécifique.

**07.07** **David Geerts** (sp.a): Ik weet dat er een onderzoek lopende is. Ik had moeten vragen of er een datum bekend is waarop de onderzoeksresultaten gekend zullen zijn. Ik ben verwonderd over de cijfers, maar ik denk dat we nu verder moeten bekijken, samen met de DVIS en het onderzoeksorgaan, in welke mate er inzake de seinvoorbijrijdingen en andere incidenten een dalende trend is.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Punt 10 van de agenda zouden we graag nog even willen uitstellen tot de voorzitter van de commissie aanwezig is.

#### **08** Questions jointes de

- **Mme Katrin Jadin** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la DIV d'Eupen" (n° 11854)

- **Mme Katrin Jadin** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les rumeurs de fermeture de l'antenne DIV d'Eupen" (n° 12506)

#### **08** Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de DIV Eupen" (nr. 11854)

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geruchten over de sluiting van DIV Eupen" (nr. 12506)

**08.01** **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le président, dans la mesure où ces deux questions ont le même objet, je vais uniquement poser la seconde.

Monsieur le secrétaire d'État, à la suite d'une entrevue syndicale organisée à Bruxelles récemment et dont les échos me sont revenus, il a été décidé que la DIV d'Eupen ne serait plus ouverte que le lundi, le mercredi et le vendredi, et que son personnel serait envoyé le mardi et le jeudi dans les bureaux de Bruxelles pour aider à y résorber l'arriéré. Or, comme j'en parlais dans une précédente question parlementaire, la DIV d'Eupen elle-même souffre d'un arriéré considérable qu'elle peine à résorber à cause d'un problème de sous-effectifs.

Des rumeurs inquiétantes courent dans la région, qui considèrent cette première mesure comme les prémices d'une fermeture pure et simple de l'antenne DIV d'Eupen. Ceci serait catastrophique: le service offert par cette antenne est très apprécié par la population, ainsi que par le secteur des assurances, qui plaide fermement et résolument pour son maintien.

Actuellement, certaines des personnes qui se rendent à la DIV d'Eupen doivent parcourir jusqu'à

70 kilomètres. La diminution des jours d'ouverture sera déjà pour elles un obstacle de taille, mais la fermeture de l'antenne les poussera à un trajet dont la longueur deviendrait tout simplement inacceptable.

Monsieur le secrétaire d'État, existe-t-il une intention de fermer l'antenne DIV d'Eupen? Pourquoi les agents de la DIV d'Eupen sont-ils dépêchés à Bruxelles deux jours par semaine?

**08.02 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, la problématique que vous évoquez n'a évidemment pas échappé à mon attention, ni à celle de la DIV.

Une des solutions mises en place pour la résoudre est la procédure de recrutement d'un agent de rôle linguistique germanophone, qui a été lancée il y a plusieurs mois déjà. Des raisons organisationnelles dans le chef du Selor et des problèmes de consultation de la réserve de l'ONAFITS ont provoqué des retards dans l'aboutissement de cette procédure. La sélection d'un agent germanophone a maintenant abouti. Cette personne entrera prochainement en service. En attendant, un renfort venant de la DIV de Bruxelles a été envoyé à l'antenne de la DIV d'Eupen quand le besoin s'en fait sentir afin de résorber le retard acquis.

Pour rappel, 74 % des immatriculations ont lieu par un assureur ou un courtier via internet. Cela signifie concrètement que le demandeur reçoit sa plaque ou son certificat le lendemain. En Belgique, plus de 8 000 courtiers ou bureaux de compagnies d'assurance utilisent cette possibilité. La DIV offre ainsi aux demandeurs une couverture remarquable pour les demandes ordinaires avec le soutien du secteur des assurances. Or, trop souvent des demandeurs mal informés font malgré tout la file inutilement aux guichets de la DIV. Ainsi, à l'antenne d'Eupen, en 2011, en moyenne, 55 % des visiteurs auraient pu effectuer leur immatriculation immédiatement chez leur assureur ou courtier.

Les guichets de la DIV doivent donc accorder la priorité aux demandeurs qui ne disposent actuellement pas de cette possibilité d'internet. Comme elle est dépourvue d'une communication électronique des données douanières, elle doit tenir compte de la présence assurée par la douane pour contrôler cette demande.

La DIV connaît traditionnellement des difficultés en période estivale, en raison des vacances scolaires ou du grand nombre de collaborateurs qui doivent pouvoir prendre leurs congés annuels. Elle a donc décidé de regrouper ses effectifs d'Eupen et de Grâce-Hollogne durant cette période afin de garantir un meilleur service. Les lundis, mercredis et vendredis sont les jours de présence de la douane à Eupen et pendant lesquels l'antenne de Grâce-Hollogne sera fermée; tous ses agents disponibles viendront à Eupen. Les mardis et jeudis sont les jours de présence de la douane à Grâce-Hollogne. Tous les agents disponibles s'y rendront, et donc n'iront pas à Bruxelles. Ainsi, la continuité et la qualité des services seront assurés dans de bonnes conditions.

**08.03 Katrin Jadin** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie beaucoup. Vous nous confirmez donc qu'il n'y pas de raison d'envisager une fermeture de l'antenne.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de geluidshinderproblematiek rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 11920)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitvoering van de luchthavenakkoorden" (nr. 12268)

- de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van landingsbaan 07L op Brussels Airport" (nr. 12794)

#### **09 Questions jointes de**

- M. Carl Devlies au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la problématique des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de



**Zaventem" (n° 11920)**

- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution des accords aéroportuaires" (n° 12268)

- **M. Damien Thiéry** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de la piste d'atterrissage 07 gauche à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 12794)

**09.01 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaite prolonger le débat que nous avons eu en séance plénière le 7 juin dernier sur l'exécution des accords aéroportuaires. Vous avez parlé d'une instruction ministérielle transmise à Belgocontrol. Je souhaite savoir où en est cette instruction. Vous avez également parlé d'une concertation avec les experts et la DGTA.

Cette instruction reprend-elle bien qu'une norme de vent de 7 nœuds de *tailwind* est définie pour les seules pistes 20 et 25, que la norme de vent est de 0 nœud pour les pistes 02 et 07 et que le vent maximal n'est pris en compte qu'à partir de 5 nœuds de valeur supérieure à la norme de 7 nœuds? Quelles sont les routes de décollage dont l'implémentation poserait problème? Est-il exact que la proposition d'effectuer des décollages 07 tout droit jusqu'à 5 000 pieds poserait un risque de conflit avec les appareils descendant en vue d'atterrir? Pour quels motifs Belgocontrol semble-t-il défendre les modifications de routes 25R vers le Noordrand, routes qui ne figurent ni dans l'accord de 2008 ni dans celui de 2010 et qui auraient comme impact d'accroître le survol de Bruxelles et d'éliminer tout survol du Noordrand? Pour quel motif Belgocontrol a-t-il introduit dans son système ACMET une norme de vent de 7 nœuds pour les pistes 02 et 07, alors que cela ne figure pas dans la décision du Conseil des ministres? Comment assurez-vous la transparence des normes de vent pour les riverains? Pouvez-vous faire respecter strictement par Belgocontrol l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 qui interdit toute utilisation excessive, abusive et illicite de la piste 02 à l'atterrissage?

**09.02 Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette problématique bien connue soulève manifestement de très nombreuses questions. Je vais vous épargner la littérature et en venir directement aux questions auxquelles je souhaite que vous puissiez répondre.

Pour quels motifs la piste 02 est-elle si souvent utilisée avec du vent d'est alors qu'elle devrait être utilisée exclusivement par vent de nord? Une utilisation de la piste 02 avec du vent d'est ne doit-elle pas être considérée comme une infraction à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles dont Mme De Bue a parlé et qui interdit toute utilisation abusive de la piste 02? Afin de permettre une meilleure organisation du trafic aérien à l'aéroport de Bruxelles-National, et sur base de la constatation qu'il y a de plus en plus de vent d'est, ne serait-il pas judicieux d'équiper la piste 07 gauche d'un guidage électronique des avions à l'atterrissage? Dans l'affirmative, quel en serait le coût? Une approche courbe par le site du Heysel serait-elle envisageable pour des atterrissages 07 gauche? Quelle est la norme de vent sur les pistes 02 et 07 telle que définie par le gouvernement fédéral? En configuration de vent d'est, ne serait-il pas préférable d'atterrir face au vent sur la piste 07 gauche, qui est la plus longue, plutôt que d'atterrir avec du vent latéral sur la piste 02, qui est plus courte de 900 mètres?

**09.03 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je vais répondre dans les deux langues car M. Devlies avait également introduit une question et le contenu de la réponse, qui intéresse beaucoup de monde, justifie qu'on la donne intégralement.

Aangezien ik het engagement in mijn beleidsnota ben aangegaan, heb ik snel actie ondernomen om de beslissing van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 in het raam van de geluidshinderproblematiek in Brussel volledig uit te voeren.

Après analyse du dossier, des réunions de concertation ont été tenues avec les experts de Belgocontrol afin de cerner les problèmes et d'y apporter des solutions respectueuses des accords du Conseil des ministres, techniquement possibles et respectant les impératifs de sécurité. Les réunions de préparation ont ainsi eu lieu le 16 janvier, le 10 février, le 27 février et le 9 mars.

Le 30 mars, j'ai notifié à M. Tintin, administrateur délégué de Belgocontrol, une instruction écrite du 15 mars 2012 qui confirme et précise les accords du Conseil des ministres en matière de procédures de décollage et de sélection des pistes, clarification et fixation des valeurs de composantes de vent applicables

à l'aéroport de Bruxelles-National.

Nadien hebben er dan ook vergaderingen plaatsgevonden tussen de beleidscel en Belgocontrol op 24 april, 25 mei, 31 mei, 6 juni en 8 juni.

Les résultats sont les suivants. En matière de routes, sur les 10 routes reprises dans l'accord, 7 ne posent aucun problème et pourront être mises en œuvre d'ici à la fin de 2012.

Trois routes nécessitent de légères adaptations pour des raisons de sécurité: la route du canal pour les avions suivant les routes Delta, Zoulou vers les balises de l'est, qui nécessitent l'utilisation de l'espace aérien militaire du côté Brabant wallon; la route virage à gauche vers les balises de l'est qui nécessitent une modification de l'altitude de virage et une interception de radiale; enfin, la route 07 tout droit vers les balises de l'est, virant après Leuven.

Les deux premières adaptations ont déjà été validées par le groupe de travail intercabine; la troisième est toujours à l'étude chez Belgocontrol. Toutes les solutions doivent être étudiées afin d'exécuter fidèlement l'accord.

En matière de normes de vent, l'application de l'accord n'est pas aussi aisée qu'on pourrait le penser étant donné que les interprétations de l'accord de 2010 semblent diverger autour de trois concepts: le seuil de tolérance, la rafale et le mesurage.

Ik hoop snel tot een duurzame oplossing te komen: we staan er dichtbij.

Ik kom terug op de vraag van de heer Thiéry over de voorwaarden om de landingsbanen 07 links te gebruiken, die niet over een ILS-systeem beschikken.

**09.04 Damien Thiéry (FDF):** J'étais en train de me demander si je n'allais pas vous demander la réponse en français!

**09.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Het antwoord ligt hier in het Nederlands, maar ik weet dat u dat goed begrijpt.

**09.06 Damien Thiéry (FDF):** Inderdaad, dat klopt.

(...): In de taal van het Gewest!

**09.07 Damien Thiéry (FDF):** Ja, zwijgt u maar...

**09.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Delen van het antwoord zijn in het Frans!

De klimaatveranderingen die de afgelopen jaren werden geregistreerd, hebben geleid tot een wijziging van de windrichting. De dominante windrichting is nog steeds westelijk, maar de tegenwind komt eerder uit oostelijke en noordelijke richtingen.

Belgocontrol préfère opérer actuellement par vents d'est en configuration atterrissage 02 et décollage 07R, car celle-ci permet une plus grande capacité aéroportuaire. Les atterrissages en 07L aboutissent, en raison de l'absence d'ILS, à une limitation de capacité du fait de la distance de séparation à maintenir entre deux atterrissages.

Belgocontrol préfère utiliser de ce fait la piste 02 à l'atterrissage avec un léger vent de travers et ne passer en procédure visuelle 07 gauche pour les atterrissages qu'à partir du moment où les limites de vent latéral seraient dépassées sur la piste 02.

Een sterke oostenwind leidt ertoe dat de baan 07L en niet de baan 02 gebruikt dient te worden voor de landing. De situatie dient geëvalueerd te worden op basis van de intensiteit van de wind. Het komt het Directoraat-generaal Luchtvaart toe om zich ervan te vergewissen dat het preferentieel gebruik van de piste PRS gerespecteerd wordt, meer bepaald op basis van de windnormen die in de Ministerraad beslist werden.

Het regeerakkoord voorziet in de oprichting van een onafhankelijke controleautoriteit voor de

vliegprocedures en de exploitatiebeperkingen.

En liaison avec le point ci-dessus, un ILS sur la 07L permettrait effectivement d'éviter la configuration 02 atterrissage et 07R décollage, limitative en termes de capacité aéroportuaire.

De ingebruikname van een dergelijke ILS werd door de diensten van Belgocontrol geraamd, in het kader van de investeringen 2012, op een bedrag van 1 540 945 euro. Dat lijkt me duidelijk.

Les routes d'approche possibles d'atterrissage en 07L avec ILS doivent encore faire l'objet d'études mais rien n'interdit d'envisager l'hypothèse d'approches courbes par le site du Heysel.

De enige windnormen die gedefinieerd werden in het regeerakkoord zijn die aangaande de preferentieel te gebruiken banen. De pistes 07 en 02 kunnen slechts gebruikt worden bij een kopwind, wat betekent dat er een nulnorm voor de rugwind wordt toegepast, ofwel nul knopen rugwind.

En configuration de vents forts d'est, c'est-à-dire induisant un vent en travers dépassant les normes de sécurité de la piste 02, l'utilisation de la piste 07L est obligatoire.

**09.09 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Je vais digérer les éléments de réponse car celle-ci était relativement longue. Je reviendrai sûrement prochainement avec d'autres questions.

**09.10 Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie car, comme c'est régulièrement le cas, vos services ont préparé une réponse très claire et complète. Nous avons systématiquement une réponse à nos questions.

Je voudrais profiter de l'occasion pour dire qu'à l'heure actuelle, une loi spécifique et une réglementation sont en vigueur. Parallèlement, il y a eu un arrêt de la cour d'appel de Bruxelles le 17 mars 2005 concernant la piste 02. La seule chose que nous demandons est de faire respecter la loi telle qu'elle est prévue. À partir de ce moment, on verra beaucoup plus clair.

Quant à Belgocontrol, sans vouloir faire de procès d'intention, il serait peut-être intéressant de voir si les décisions prises le sont avec l'impartialité requise. En effet, toutes ces décisions engendrent certaines conséquences pour les habitants des alentours. C'est toujours à cause d'elles que nous avons des problèmes et que nous sommes obligés de vous poser des questions.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **10** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een werkgroep betreffende niet-verzekerde voertuigen" (nr. 11935)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onverzekerd rijden" (nr. 12298)

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "onverzekerde voertuigen en de aangekondigde acties" (nr. 12349)

#### **10** **Questions jointes de**

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "un groupe de travail relatif aux véhicules non assurés" (n° 11935)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la conduite d'un véhicule non assuré" (n° 12298)

**- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les actions annoncées en matière de contrôle de véhicules non assurés" (n° 12349)**

**10.01** **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de politieke druk om niet-verzekerde voertuigen aan te pakken en uit het verkeer te halen, stijgt. De financiële en maatschappelijke kostprijs van het niet-verzekerd rondrijden is bijzonder groot. Cijfers geven aan dat het aantal vluchtmisdrijven in België toeneemt. De maatschappij op zich is echter ook minder bereid om te blijven betalen voor het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, tenzij de overheid voldoende inspanningen doet om bestuurders van niet-verzekerde voertuigen uit het verkeer te halen. Rechters, politiemensen, verzekeringsdiensten, iedereen dringt aan op maatregelen.

Daarenboven blijkt uit cijfergegevens dat het aantal ongevallen met niet-verzekerde voertuigen steeg van 10 100 in 2010 naar 11 300 in 2011, een stijging van 10 %. Mijnheer de staatssecretaris, u gaf tijdens vorige commissievergaderingen toe dat er actie moest komen en stelde de oprichting van een werkgroep in het vooruitzicht om een coherent geheel van maatregelen op te stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, graag had ik een stand van zaken gekregen. Is deze werkgroep ondertussen opgericht?

Ten tweede, wie heeft allemaal zitting in deze werkgroep? Wanneer is hij bijeengekomen? Zijn er reeds rapporten beschikbaar?

Ten derde, wanneer komt u met resultaten van deze werkgroep naar de commissie? Wordt er dan een coherent geheel van maatregelen bekendgemaakt?

Ten vierde, hoe zal concreet het opsporen van niet-verzekerde voertuigen worden versneld? De sanctionering is in dezen natuurlijk belangrijk.

Ten vijfde, ik meen mij te herinneren dat er gezegd werd dat aan het systeem van de Kruispuntbank van de voertuigen nog bepaalde veranderingen moesten worden aangebracht om alle gegevens op een efficiënte manier te kunnen opslaan en, vooral, te kunnen gebruiken. Is dit ondertussen reeds gebeurd?

Dan kom ik aan mijn tweede mondelinge vraag. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds telde vorig jaar 8 537 ongevallen met onverzekerde voertuigen, tegen 8 104 in 2010. De globale kosten van die ongevallen bedragen volgens de cijfers van het GMWF ongeveer 23 miljoen euro, een stijging van 7,1 %.

Niet-verzekerde voertuigen en niet-gekende aansprakelijke bestuurders betekenen een grote maatschappelijke kostprijs. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, dat wordt gestijfd door de bijdragen die de verzekeraars aan het fonds betalen, heeft het over een globaal bedrag van 50 miljoen euro. Als men veronderstelt dat er 6 miljoen ingeschreven voertuigen in België zijn, dan betekent dit dat iedere eigenaar van een voertuig ieder jaar 8 euro betaalt voor onverzekerde risico's of voor vluchtmisdrijven.

De situatie wordt elk jaar erger. Het beleid kondigt al jaren gerichte acties aan. Ik heb daarover al vragen gesteld aan uw voorgangers maar ik blijf op mijn honger.

Wanneer komen er gerichte acties?

Moet men de strafrechtelijke gevolgen van niet-verzekerd rondrijden misschien verhogen?

Het totale bestedingsbedrag van 50 miljoen euro voor het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, dat ook buitenlandse voertuigen en niet-gekende bestuurders omvat, is toch niet weinig. De stijging van het aantal niet-verzekerde voertuigen baart ook zorgen. Het is met andere woorden tijd voor een rondetafelconferentie.

Hoe pakt u deze problematiek concreet en op korte termijn aan?

**10.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, na de inleiding en de vragen van de heer Logghe ga ik meteen over naar mijn vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de oprichting van de eerder aangekondigde werkgroep?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de ingebruikname van de Kruispuntbank van de voertuigen en het nodige KB?

Wanneer verwacht men tot resultaten te kunnen komen?

Een afschrikking om onverzekerd te rijden is altijd een combinatie van controlehandhaving, enerzijds, en een mogelijke bestraffing, anderzijds. Hebt u als staatssecretaris een zicht op de manier waarop het niet-verzekerd rijden wordt bestraft? Worden voor deze overtredingen ook minnelijke schikkingen uitgeschreven of komt dit steeds voor de politierechtbank? Wat is de gemiddelde geldboete die voor onverzekerd rijden wordt opgelegd? Wordt voldoende gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot inbeslagname, vervallenverklaring enzovoort?

Plant u eventueel een overleg met uw collega's van Binnenlandse zaken en Justitie om op dit vlak strenger op te treden? Dit behoort natuurlijk niet volledig tot uw bevoegdheden, maar ik neem aan dat dit in de werkgroep over deze problematiek toch ook zeker ter sprake zal komen.

**10.03** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, de werkgroep is inderdaad actief en richt zich niet enkel op de naleving van de verzekeringsplicht, maar ook op de technische keuring. Er hebben twee gezamenlijke vergaderingen plaatsgevonden met alle betrokken actoren, met name Assuralia, het Centraal Orgaan voor de Inbeslagneming en de Verbeurdverklaring, de centra voor het wegverkeer, het College van procureurs-generaal, FEDERAUTO, Binnenlandse Zaken, Economie, Financiën, Justitie, Mobiliteit, het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, GOCA en de Vaste Commissie van de Lokale Politie.

In april werd overgegaan tot de re-engineering van de softwareapplicatie van de DIV, wat een noodzakelijke stap is naar de Kruispuntbank van de voertuigen, die echter ten vroegste in het vierde kwartaal van 2012 operationeel zal zijn.

Wat het juridisch luik aangaat, gaven het Vlaams Gewest en de Raad van State reeds een advies op het ontwerp van koninklijk besluit. Het is nu nog wachten op de adviezen van het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaraan reeds twee herinneringsbrieven werden verstuurd.

De adviesaanvragen van de Inspectie van Financiën en Begroting zullen eerstdaags vertrekken.

Die werkgroep heeft mij verleden week zijn verslag overhandigd. Ik zal nu met mijn betrokken collega's overleggen.

De politie verbaliseerde de jongste jaren ongeveer 26 000 tot 27 000 voertuigen die niet voldeden aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Meer details over de gevolgen van die overtredingen kunnen u worden gegeven door mijn collega's van Binnenlandse Zaken en van Justitie.

Het actieplan zal ook slaan op bevoegdheden van mijn collega's van Binnenlandse Zaken, van Justitie en van Economie. Zo is in het beleid voorzien dat niet alleen de opsporing van dergelijke voertuigen geoptimaliseerd zal worden, maar dat ook strenger zal worden opgetreden tegen het niet-verzekerd rijden.

**10.04** **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het is goed dat de werkgroep bijeengekomen is, maar u zegt te wachten op het advies van het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tevens meldt u dat er twee herinneringsbrieven zijn opgesteld. Ik ben wel bereid u nog wat tijd te geven, maar begin oktober zal ik u toch opnieuw ondervragen. Wij kunnen niet blijven wachten. Het is tijd voor een coherent actieplan, zeker als ik moet vaststellen dat er jaarlijks 27 000 voertuigen worden geverbaliseerd wegens het niet-verzekerd rondrijden. Dat kan niet, dat moet ophouden, dat moet tegengegaan worden. De maatschappelijke kosten zijn te hoog. Ik zal u dus opnieuw ondervragen, vooral dan wat het advies van het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft.

**10.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is goed dat u ons perspectieven hebt gegeven, en dat er in het vierde kwartaal van dit jaar maatregelen zullen kunnen worden genomen, wanneer de voertuigendatabank operationeel zal zijn.

Ik vind het vreemd dat collega Logghe 27 000 vaststellingen van overtredingen te veel vindt. Er wordt immers geschat dat 1,2 % van alle wagens op onze wegen zonder verzekering rijdt. Dan is 27 000 nog niet zo veel. Ik meen dat verdere inspanningen inderdaad op hun plaats zijn, maar ik heb begrepen dat die eraan komen.

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

**11** Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het GEN-project" (nr. 11742)

**11** Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le projet de RER" (n° 11742)

**11.01** Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over de stand van zaken met betrekking tot het GEN-project. U hebt een initiatief genomen om de partijen opnieuw rond de tafel te brengen. Wat is de stand van zaken? Wat zijn de concrete perspectieven ter zake?

**11.02** Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, ik herhaal het voorstel om dit thema schriftelijk te behandelen, zoals enkele andere collega's hebben gedaan.

De studie, waarin in artikel 13 van de overeenkomst van 4 april 2003 is voorzien, is verwezenlijkt als gevolg van het protocolakkoord, gesloten op 5 maart 2008 tussen de federale minister van Mobiliteit, de minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de ministers van het Vlaamse en het Waalse Gewest.

De stuurgroep heeft op de vergadering van 17 juni 2009 aan de leidende ambtenaar de toelating gegeven om de studie af te sluiten. Het eindverslag van deze studie is beschikbaar sinds 22 juli 2009.

De stuurgroep is op 26 maart 2010 samengekomen om beslissingsvoorstellen te bestuderen die door het permanent secretariaat waren voorbereid, maar men is niet tot een besluit gekomen omdat de nakende federale verkiezingen het bereiken van een consensus bemoeilijkten.

Ik heb onmiddellijk na mijn indiensttreding een overleg op ministerieel niveau heropgestart om een gezamenlijke beslissing voor te bereiden in lijn met de bepalingen van de overeenkomst van 4 april 2003. Dat document werd op 8 mei 2012 op mijn voorstel door de leden van de ECMM, de andere ministers van Mobiliteit en de minister van Overheidsbedrijven, goedgekeurd.

Deze beslissing van 8 mei 2012 bevestigt het belang en het dringend karakter van het GEN-project en nodigt de operatoren, verenigd in het kader van de operationele groep, ingesteld door de overeenkomst, uit om tegen eind 2012 een voorstel van geïntegreerd programma en van overeenstemmend exploitatie- en investeringsbudget in te dienen met het oog op de progressieve indienststelling van het GEN voor 2025, wat in de overeenkomst is bepaald, rekening houdend met de besluiten van de studie waarnaar verwezen wordt in artikel 13, en van de andere studies die voor de verschillende operatoren zijn uitgevoerd.

Het document geeft duidelijk de te bewandelen weg aan, alsook bepaalde opties die moeten worden aangehouden bij de voorbereiding van het programma en de planning.

Het project van programma zal door de stuurgroep worden bestudeerd, die een stelling zal innemen, onder andere op basis van een technisch advies, voorbereid door het permanent secretariaat, samengesteld uit deskundigen van de betrokken federale en regionale administraties.

De stuurgroep zal het project van programma samen met zijn adviezen en suggesties doorgeven aan de ECMM, die de eindbeslissing zal nemen.

In lijn met de beslissing van 8 mei 2012 zullen de leden van de ECMM het uiteindelijk weerhouden project, in het bijzonder de financieringsmodaliteiten voor de exploitatie en de investeringen, elk binnen hun eigen regering verdedigen. Onze federale regering streeft ernaar om het project in de mate van het mogelijke op te nemen in het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2013-2025 en in het nieuwe beheerscontract van de NMBS-Groep.

Voor de mogelijke juridische procedures die de vooruitgang van de lopende GEN-werken zouden belemmeren, verwijst ik naar de bevoegde minister van Overheidsbedrijven.

**11.03 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het initiatief. Ik hoop dat wij de komende maanden in dit project vooruitgang kunnen boeken. Dat is voor onze regio van zeer groot belang.

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

## **12 Questions jointes de**

- **M. Damien Thiéry à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "l'arrêté royal d'exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des véhicules" (n° 11823)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la mise en service d'une base de données des permis de conduire et d'une base de données des infractions" (n° 12701)**

## **12 Sameengevoegde vragen van**

- **de heer Damien Thiéry aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het koninklijk besluit tot uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen" (nr. 11823)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een databank met rijbewijzen en een databank met verkeersovertredingen" (nr. 12701)**

De **voorzitter**: Mevrouw Lahaye-Battheu zit vast in het verkeer en zal wellicht niet voor 12 u 30 aanwezig kunnen zijn.

**12.01 Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'entends votre demande de faire passer cette question par voie écrite. En définitive, je poserai deux questions extrêmement précises et il ne sera pas nécessaire de lire l'entièreté de la réponse préparée.

Ma question est très précise car, d'un point de vue local, nous sommes coincés, pas uniquement ma commune, mais d'autres aussi qui subissent les mêmes soucis. Un aperçu global de ce souci permet de se rendre compte d'un problème avec la Commission de la protection de la vie privée.

En effet, manifestement, nous ne pouvons plus connaître les informations concernant l'immatriculation des véhicules et verbaliser les contrevenants. Voilà qui entraîne un réel embarras: à la limite, la réglementation communale mise en place ne peut plus être respectée.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous que le comité sectoriel compétent au niveau de la Commission de la protection de la vie privée ne peut prendre une autorisation générale pour l'accès par les communes au répertoire de la DIV tant que l'arrêté royal exécutant la loi du 19 mai 2010 n'est pas entré en vigueur?

Où en est le projet d'arrêté royal d'exécution de la loi du 19 mai 2010 portant création de la Banque-Carrefour des Véhicules?

En résumé, comment l'autorité communale peut-elle réagir pour mettre en place ce système permettant un accès à ces données et, le cas échéant, pour verbaliser?

**12.02 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, cher collègue, chaque commune doit en faire la demande individuellement auprès de la Commission de la protection de la vie privée. En effet, la Commission de la protection de la vie privée ne peut accorder d'autorisation générale. Quand l'autorisation est accordée, la commune peut avoir accès aux données.

**12.03 Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse claire.

En cas d'introduction d'une demande, est-il possible qu'un délai de six mois soit nécessaire pour l'obtention

d'une réponse?

**12.04 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Non.

**12.05 Damien Thiéry** (FDF): Parfait. Je vous remercie.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Dan komen we aan vraag nr. 12007 van de heer Doomst over de zomerse Bob-campagne.

**12.06 Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, indien het de zaak vergemakkelijkt, ben ik tevreden als ik het antwoord schriftelijk meekrijg. Op deze manier kan het zomerse karakter van deze bijeenkomst wat verhogen.

De **voorzitter**: Perfect, de commissie dankt u.

Vraag nr. 12047 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag, net zoals vraag nr. 12126 van de heer Veys. Vraag nr. 12152 van de heer Uyttersprot wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag. De samengevoegde vragen nrs 12153 en 12458 van mevrouw Temmerman en de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

**13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de financiële situatie van Belgocontrol voor het jaar 2011 en de geplande hervormingen binnen Belgocontrol" (nr. 12167)**

**13 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la situation financière de Belgocontrol pour l'année 2011 et les réformes internes prévues" (n° 12167)**

**13.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uit het jaarverslag 2011 van de Belgische luchtverkeersleider Belgocontrol blijkt dat die in 2011 een verlies heeft geleden van 15,3 miljoen euro, tegenover 19,1 miljoen in 2010. In 2011 beheerde Belgocontrol 1,11 miljoen vliegbewegingen, 5,26 % meer dan in 2010. Daardoor had het bedrijf 187,1 miljoen euro opbrengsten in 2011. De kosten daalden tot 202,97 miljoen euro. Belgocontrol verwacht dat 2012 wel moeilijk wordt. Zo vertonen de verkeerscijfers een dalende trend in de eerste vijf maanden.

Om de kosten te verminderen, wil de directie daarom doorgaan met het door de vakbonden gecontesteerde masterplan, waarbij 15 % van het personeel of 125 banen zouden verdwijnen. De personeelsreductie gebeurt wel "bij voorkeur met pensioen en brugpensioen", aldus gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol, Jean-Claude Tintin. Hij stelde verder: "Voor het derde jaar op rij heeft Belgocontrol eronder te lijden dat een deel van de diensten niet wordt vergoed. Wij zijn er wel in geslaagd het verlies over het boekjaar 2011 te verminderen met 3,8 miljoen euro ten opzichte van dat in 2010, door permanent de kosten te drukken."

Hij verwees hierbij naar het probleem dat Belgocontrol zijn diensten op de regionale luchthavens gratis moet aanbieden, maar stelde hoopvol te zijn dat de federale regering daarvoor een oplossing zal vinden, zoals aangekondigd in haar beleidsverklaring: "Geen enkel bedrijf waarvan 15 % van de diensten niet wordt vergoed, kan overleven."

Mijnheer de staatssecretaris, in het regeerakkoord van 1 december staat onder meer dat u erover zult waken dat Belgocontrol een kwaliteitsvolle en kostenefficiënte luchtverkeersleiding organiseert. Tevens zou u een kader vastleggen om de ontwikkeling van Belgocontrol te bevorderen en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding te realiseren. Het bedrijf zou ook hervormd worden. Ter gelegenheid van de onderhandelingen betreffende de nieuwe beheersovereenkomst, en na de redenen voor het tekort van Belgocontrol te hebben onderzocht, zal de regering het geheel van middelen bestuderen, waardoor het bedrijf een structureel financieel evenwicht kan terugvinden.

In de commissie voor de Landsverdediging van 25 april stelde de minister van Landsverdediging inzake de eventuele integratie van de militaire luchtverkeersleiding in Belgocontrol het volgende: "Een positieve



kosten-batenanalyse en het voldoen aan een vliegveiligheidsanalyse zijn de basisvoorwaarden waaraan moet worden voldaan om de integratie van de militaire luchtverkeersleiding in Belgocontrol te realiseren. Op basis van de meest recente onderhandelingen moet ik vaststellen dat Belgocontrol nog niet in staat is om aan beide voorwaarden te voldoen. De herziening van het beheerscontract tussen de Belgische Staat en Belgocontrol is hierbij van cruciaal belang. Pas na de voltooiing ervan zal het referentiekader duidelijk zijn en zal het contract de basis kunnen vormen voor nieuwe besprekingen tussen Defensie en Belgocontrol. In afwachting daarvan streeft het departement Defensie ernaar om, overal waar het kan, de samenwerking met Belgocontrol te optimaliseren."

Mijnheer de staatssecretaris, organiseert Belgocontrol conform de wens van het regeerakkoord een kwaliteitsvolle en kostenefficiënte luchtverkeersleiding? Zo ja, op basis van welke vaststellingen? Zo neen, waarom niet en welke maatregelen werden genomen?

In welke mate staat u achter het masterplan waarbij 15 % van het personeel of 125 banen geschrapt worden? Werd Belgocontrol reeds hervormd en werd een kader vastgelegd om de ontwikkeling van Belgocontrol te bevorderen en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding te realiseren, rekening houdend met de Europese en internationale verplichtingen? Zo ja, op welke wijze? Zo neen, waarom niet en wanneer dan wel? Welke maatregelen werden genomen?

Werd, ter gelegenheid van de onderhandelingen betreffende de nieuwe beheersovereenkomst en na onderzoek van de redenen voor het tekort van Belgocontrol, het geheel van de middelen reeds bestudeerd, waardoor het bedrijf een structureel financieel evenwicht kan terugvinden? Zo ja, op welke wijze en wat waren daarvan de conclusies? Zo neen, waarom nog niet en wanneer dan wel?

Werden er reeds discussies gevoerd met het geheel van de belanghebbenden en/of zij die een bijdrage leveren tot de diensten van Belgocontrol, met naleving van de Europese concurrentieregels? Zo ja, met wie, wat waren daarvan de conclusies en hebben die discussies ertoe geleid dat, met instemming van de Gewesten, het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 wordt geüpdatet? Zo neen, waarom nog niet en wanneer dan wel?

In welke mate werd reeds werk gemaakt van het wegwerken van de pijnpunten en het doorvoeren van de aanbevelingen uit het eindrapport van KPMG Advisory van 26 januari 2010, getiteld "Doorlichting van het beleid en de werking, en de uitwerking van een strategisch actieplan voor het autonoom overheidsbedrijf Belgocontrol ter voorbereiding van het derde beheerscontract", en opgemaakt in opdracht – het betreft bestek nr. 2009-8 – van uw diensten, zijnde de FOD Mobiliteit en Vervoer? Zo ja, op welke vlakken wel? Zo neen, op welke vlakken niet?

**13.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Overeenkomstig Verordening nr. 691 van de Commissie tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van verordening nr. 2096 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, heeft België, na overleg met Belgocontrol, een prestatieplan opgesteld voor de en-routedienstverlening voor de periode 2012-2014.

Het prestatieplan werd ondertussen goedgekeurd door de Commissie. In het plan voldoet Belgocontrol volledig aan de door de Commissie goedgekeurde prestatiedoelen, wat de kostenefficiëntie, de capaciteit, het leefmilieu en de veiligheid betreft. Belgocontrol zal wel nog inspanningen moeten leveren om de kostenefficiëntie voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren.

Wat het masterplan betreft, wil ik, enerzijds, wijzen op de verplichtingen tot kostenefficiëntie, opgelegd door de Europese prestatieregeling en, anderzijds, op de eigen verantwoordelijkheden van het management van Belgocontrol. Ik blijf ervan overtuigd dat, in overleg met de sociale partners, een bevredigende oplossing gevonden zal worden. Zodra een regeling gevonden kan worden waarbij Belgocontrol vergoed wordt voor de gepresteerde diensten op de regionale luchthavens en voor de vrijgestelde diensten, zal automatisch een financieel evenwicht bereikt worden.

Wat de op stapel staande hervormingen betreft, de samenwerking met de militairen en de beheersovereenkomst met Belgocontrol, blijf ik er de aandacht op vestigen dat de huidige bestuurders eerlang hetzij een verlenging van hun mandaat moeten krijgen, hetzij moeten worden vervangen door andere bestuurders.

Het is daarom raadzaam dat pas na de aanstelling van de nieuwe raad van bestuur, de bevestiging of vervanging van de huidige gedelegeerd bestuurder en de aanstelling van een nieuw directiecomité echt werk wordt gemaakt van de hiervoor aangegeven aanpassingen.

Daarbij kan dan worden nagegaan in welke mate rekening kan worden gehouden met de aanbevelingen in het eindrapport van KPMG en moeten parallelle besprekingen worden gevoerd met de Gewesten voor de aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989.

**13.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij dat in overleg met de erkende vakorganisaties moet worden gestreefd naar een bevredigende oplossing op het vlak van de personeelsreductie.

U verwijst naar de verlenging van het mandaat van de bestuurders of de aanstelling van nieuwe bestuurders bij Belgocontrol. Dat dossier is al een tijdje aan de orde.

Gelet op de urgentie waarmee een aantal hervormingen moet worden uitgevoerd en beslissingen moeten worden genomen – het gaat niet alleen om de integratie van de militaire luchtverkeersleiding, maar ook om bijvoorbeeld de uitvoering van het eindrapport van KPMG, dat toch al tweeënhalf jaar oud is –, is er tot nu toe heel veel tijd en dus ook geld verloren gegaan.

U moet ernaar streven dat de regering zo snel mogelijk een beslissing neemt over de verlenging van de mandaten, waarvoor ik persoonlijk geen vragende partij ben, dan wel over de aanstelling van nieuwe bestuurders bij Belgocontrol.

Ik dring erop aan dat het zo snel mogelijk gebeurt, gelet op de urgentie en op de noodzaak dat er een regeling komt voor de kosten die op het moment niet worden vergoed. Ik denk dat u daarbij alle belang hebt en ik maan u aan tot spoed.

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

De **voorzitter**: Dan komen we nu bij vraag nr. 12518 van de heer Wollants over het beroep tegen de bouwvergunning van Uplace.

**13.04 Bert Wollants (N-VA):** Mijnheer de staatssecretaris, als ik uw schriftelijk antwoord op deze vraag kan krijgen, volstaat dat voor mij.

**14 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voornemen om een onwettig verkeersbord in gebruik te nemen dat fietsers toelaat om rechts af te slaan bij het rode licht" (nr. 12522)

- de heer **Tanguy Veys** aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het voornemen om een onwettig verkeersbord in gebruik te nemen dat fietsers toelaat om rechts af te slaan bij het rode licht" (nr. 12525)

**14 Questions jointes de**

- M. **Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'intention d'utiliser un panneau de signalisation illégal autorisant les cyclistes à tourner à droite sans respecter le feu rouge" (n° 12522)

- M. **Tanguy Veys** à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "l'intention d'utiliser un panneau de signalisation illégal autorisant les cyclistes à tourner à droite sans respecter le feu rouge" (n° 12525)

**14.01 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het rode licht blijft deze commissie achtervolgen. Op 19 juni keurde de plenaire vergadering van de Kamer het wetsvoorstel goed tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, teneinde de fietsers toe te staan in bepaalde gevallen de verkeerslichten te negeren. Wie dacht dat na die goedkeuring de fietsers probleemloos door het rode licht zouden kunnen rijden, natuurlijk

ongeacht de opportuniteit, had het verkeerd voor. Er bleken namelijk nog heel wat haken en ogen te zitten aan dat wetsvoorstel. Dat heeft ertoe geleid dat er vorige week nog een wijziging moest komen om dat alsnog mogelijk te maken.

Eenzijds zitten wij met de situatie dat tot nu toe, ook al is het wetsvoorstel goedgekeurd, die wet nog niet is gepubliceerd. Dat is een probleem. Wij geven aan de gebruikers immers het signaal dat die wet goedgekeurd is, dus dat iedereen probleemloos door het rode licht kan rijden. Dat kan blijkbaar niet, want er gaat enige tijd overheen vooraleer de wet wordt gepubliceerd.

Anderzijds denk ik dat er toch duidelijkheid moet komen. Ik bekijk de toestand in Brussel. Op 18 juni hebben Brussels minister Brigitte Grouwels en staatssecretaris Bruno De Lille het initiatief genomen om nu reeds een proefproject te starten, waarbij alsnog door het rode licht kan worden gereden om rechtsaf te slaan. Dit is nog altijd een onwettelijke situatie, want er is geen enkele regelgeving waarop zij zich kunnen baseren om die maatregel toe te passen. Ook vrees ik voor de gevolgen, wanneer er zich een ongeval voordoet, wat natuurlijk niemand wenst.

Aan uw collega van Binnenlandse Zaken, minister Milquet, heb ik gevraagd of door de politie zou worden opgetreden. Het is niet omdat een wet goedgekeurd is, dat alles wettelijk in orde is om die maatregel toe te passen. Hoe gaat de politie daarmee om?

Hoe zult u optreden in uw hoedanigheid van staatssecretaris?

In het verleden waren de FOD Mobiliteit, de DIVV en ook voormalig staatssecretaris Schoupe niet meteen enthousiast, en dan druk ik mij nog zeer bescheiden uit over de bewoordingen die onder anderen de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit heeft gebruikt.

Hoe reageert men op dat bord dat vanaf 18 juni 2012 in Brussel staat? Hoe treedt de politie op?

Welke gevolgen heeft dit alles voor u als staatssecretaris?

**14.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, een aanpassing van artikel 6.3 van het verkeersreglement om verwarring bij de weggebruikers te voorkomen, is aangewezen. Omdat de bewuste wet het gevolg is van een parlementair initiatief is het ook aan datzelfde Parlement om de aanpassing te doen. Een wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg teneinde te voorzien in een afwijking van het algemene voorrangsbeginsel voor verkeerslichten in het geval van verkeersborden die voorrang verlenen aan de fietsers, is uitermate geschikt om een einde te maken aan deze saga. Het werd vorige week zelfs goedgekeurd.

Via het juridisch interpretatieprincipe dat de specifieke uitzonderingsregels voorrang hebben op de algemene regels, zou kunnen gesteld worden dat de verkeersborden B22 en B23 ook gelden op het moment dat de verkeerslichten in gebruik zijn. Dit is echter geen duidelijke regelgeving voor de weggebruikers en druist volgens mij in tegen een Wegcode die leesbaar moet zijn.

De nieuwe regelgeving, waarvan zowel mijn voorganger als ikzelf geen fan zijn, werd niet door ons gepromoot. Wel heeft mijn administratie samen met de bevoegde gewestelijke administraties een ontwerp van ministerieel besluit voorbereid met als doel de plaatsingsvoorwaarden voor deze verkeersborden vast te leggen en de verkeersveiligheid zo veel mogelijk te waarborgen. Dit ontwerp werd in het kader van de betrokkenheidsprocedure aan de gewestregeringen ter advies voorgelegd. De adviezen worden eind juni of juli verwacht.

Misschien ben ik op dat vlak conservatief, maar voor mij is een rood licht gelijk aan stoppen. Er zijn andere manieren om fietsers toe te laten op kruispunten rechtsaf of rechtdoor te rijden. Ik denk hierbij aan infrastructurele aanpassingen, waarbij fietsers voor het rode licht rechts kunnen afslaan, in plaats van verkeerslichten die enkel voor fietsers van toepassing zijn.

**14.03** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat u er hoegenaamd geen voorstander van bent dat fietsers bij het rood licht rechts kunnen afslaan.

Ik ben ook blij dat u een ministerieel besluit hebt voorbereid om de plaatsingsvoorwaarden te regelen.

De kritiek van onder meer het Vlaams Gewest was immers, zeer terecht, dat de plaatsingsvoorwaarden niet geregeld waren en dat daaraan nood was.

Ik kreeg geen antwoord op de vraag hoe u ermee omgaat dat het proefproject reeds sinds 18 juni loopt? Er is momenteel geen wettelijke basis voor dat proefproject. Hoe gaat u daarmee om? Zal de politie optreden? Wat als er een ongeval gebeurt? Waar ligt dan de verantwoordelijkheid? Kunt u daarop alsnog antwoorden, mijnheer de staatssecretaris?

**14.04** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Zoals ik reeds zei: als iemand door het rode licht rijdt voordat de nieuwe wet in werking treedt, is dat volgens mij een overtreding.

**14.05** **Tanguy Veys** (VB): Mag ik ervan uitgaan dat er wordt opgetreden als iemand die overtreding begaat?

**14.06** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: (...)

**14.07** **Tanguy Veys** (VB): Daarom heb ik mijn vraag aan minister Milquet gesteld. Ze werd echter gekoppeld aan mijn vraag aan u, en dan krijg ik als antwoord dat ik dat niet aan u, maar aan minister Milquet moet vragen.

**14.08** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: (...)

**14.09** **Tanguy Veys** (VB): Als ik vraag hoe de politie met zulke overtredingen zal omgaan, kan minister Milquet ofwel duidelijk maken dat de politie moet optreden, ofwel antwoorden wat de politie haar heeft laten weten. Dat antwoord krijg ik nu niet, en dat betreurt ik.

Ik ben in ieder geval blij dat ook u zegt dat wie nu door een rood licht rijdt, een overtreding begaat.

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

**15** **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "snelheids- en alcoholovertredingen begaan door buitenlandse chauffeurs" (nr. 12542)**

**15** **Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les excès de vitesse et infractions en matière d'alcoolémie au volant commis par des chauffeurs étrangers" (n° 12542)**

**15.01** **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit uw antwoord op schriftelijke vraag nr. 147 kan ik afleiden dat het aantal snelheids- en alcoholovertredingen door buitenlandse chauffeurs ieder jaar blijft stijgen. Zulks is een enigszins verontrustend feit, aangezien wij het aantal overtredingen naar beneden willen halen, wat voor de meeste overtredingen door binnenlandse chauffeurs alvast lukt.

Ondanks het feit dat die overtredingen stijgen, moeten wij vaststellen dat het aantal onmiddellijke inningen jaar na jaar daalt. Ter zake heb ik een aantal vragen.

Ten eerste, hoe verklaart u dat het aantal overtredingen stijgt, terwijl steeds minder onmiddellijk wordt geïnd?

Ten tweede, hoe worden de boetes geïnd, wanneer de chauffeurs niet staande worden gehouden?

Ten derde, het feit dat het aantal overtredingen stijgt, geeft aan dat het sensibiliseren van de betrokken groep automobilisten niet over het hoofd mag worden gezien.

Erkent u die noodzaak? Hoe meent u dat wij de chauffeurs in kwestie het best bereiken?

**15.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, de cijfers van 2007 tot het eerste semester van 2011 tonen een toename van het aantal onmiddellijke inningen aan in plaats van een daling. Voor de tweede helft van 2011 (...). (*geen micro.*)

De tendens wordt verklaard door de toename van het aantal controles van buitenlandse bestuurders die ter plaatse worden staande gehouden, maar ook door de vereenvoudiging van de (...). (*geen micro*)

Wanneer het voertuig dat in het buitenland is ingeschreven, door geautomatiseerde apparaten wordt geverbaliseerd en de bestuurder ervan kon worden geïdentificeerd, stuurt het bevoegde parket een voorstel tot minnelijke schikking aan de eigenaar van het voertuig. Wanneer het voertuig door de politie wordt onderschept, maakt de boete deel uit van een onmiddellijke inning, die onmiddellijk met een bankkaart of contant wordt betaald.

Momenteel is er geen specifieke sensibilisatie voor de doelgroep van buitenlanders die in België rondrijden. Uiteraard wordt over de problematiek wel gecommuniceerd, met name via allerlei informatiekkanalen in het land van herkomst van de bestuurders. Evenwel werd inzake de problematiek van drinken en rijden het BOB-project door zeventien Europese landen overgenomen, waardoor buitenlanders die zich naar België begeven, het concept kunnen herkennen.

Inzake snelheid is er een informatiecampagne, die door het BIVV is georganiseerd, naar aanleiding van het bilateraal akkoord tussen Frankrijk en België, dat op 30 juni 2012 operationeel werd. Het doel is de bestuurders in te lichten via affiches die aan de grensovergangen werden geplaatst.

Meer algemeen zal de richtlijn over de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling van verkeersovertredingen, die in de nabije toekomst op Europees niveau zal worden geïmplementeerd, het voorwerp uitmaken van communicatie, zowel aan de Belgen die zich naar het buitenland begeven als aan buitenlanders die op ons grondgebied rondrijden, om hen te sensibiliseren voor de verkeersveiligheid.

**15.03 Bert Wollants (N-VA)**: Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat het belangrijk blijft dat wij daarop onze aandacht richten en dat de uitwisseling van gegevens in orde komt. Wij hebben het daarover in een vorige vraag ook al gehad. Het feit dat in bepaalde gevallen die boete niet toekomt bij degene die ze heeft veroorzaakt, moedigt niet onmiddellijk aan om de regels te volgen. Daaraan zult u ook moeten werken. Ik dacht dat u mij had beloofd dat dit tegen het einde van het jaar in orde zou komen, dus ik denk dat het dan pas effectief wordt, want iemand die ervan uitgaat dat die boete toch niet terecht komt, is zelden gemotiveerd om de snelheidsbeperkingen te volgen.

Wij volgen deze aangelegenheid verder op.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **16** Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la DIV" (n° 12682)

- M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes engendrés par DIVNEW" (n° 12970)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes persistants à la DIV" (n° 12974)

- M. Siegfried Bracke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes à la DIV" (n° 12978)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le fonctionnement de la DIV" (n° 12992)

## **16** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd

aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de DIV" (nr. 12682)

- de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de door DIVNEW veroorzaakte problemen" (nr. 12970)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanhoudende problemen bij DIV" (nr. 12974)

- de heer Siegfried Bracke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problemen bij DIV" (nr. 12978)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werking van DIV" (nr. 12992)

**16.01 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il me revient que plusieurs receveurs communaux rencontrent de plus en plus de difficultés à avoir accès à la DIV afin de faire enrôler les tickets de stationnement impayés. L'administration est en train de mettre en place un nouveau système de consultation, sans pour autant permettre aux receveurs communaux d'avoir accès à l'ancien système.

Le SPF a prévenu les receveurs quelques jours avant la date butoir en leur expliquant la procédure à suivre. Les administrations ont, la plupart du temps, rentré le formulaire ad hoc mais sans aucune nouvelle de la part de la DIV. Il est impossible de contacter les responsables qui ne répondent pas non plus aux mails.

Monsieur le secrétaire d'État, la situation devient de plus en plus délicate et les retards constituent évidemment des manques à gagner pour les administrations. De plus, ces personnes ne peuvent plus effectuer leur travail et restent sans nouvelles de l'évolution de la situation. Pouvez vous me dire quand ce nouveau système sera opérationnel? Quand comptez-vous contacter les administrations pour leur donner un timing précis ainsi qu'une réponse à toutes leurs interrogations?

**16.02 Anthony Dufrane** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, depuis la mise en service, début mai, du nouveau système informatique pour l'immatriculation et l'homologation des véhicules, DivNew, celui-ci connaît de nombreux ratés et la DIV accumule les soucis.

En effet, je vous avais déjà interrogé précédemment concernant les problèmes de retard qu'avait engendré le changement du système informatique de la DIV lors de son lancement. Aujourd'hui, j'apprends que ce sont les communes qui rencontrent des problèmes avec la DIV. Les services de la recette communale n'auraient plus accès au fichier de la DIV et ne pourraient donc plus identifier et poursuivre les personnes qui n'auraient pas payé la redevance pour le stationnement.

De plus, près de 20 000 demandes d'immatriculation seraient encore en attente depuis le lancement du nouveau système informatique et il faudrait également patienter près de deux mois pour faire radier sa plaque.

Monsieur le secrétaire d'État, ces informations sont-elles exactes? Le cas échéant, comment expliquez-vous ces nouveaux problèmes? Ces problèmes sont-ils aujourd'hui résolus? Les services de la recette communale ont-ils de nouveau accès aux fichiers de la DIV? Enfin, les retards engendrés par la mise en œuvre de ce nouveau système informatique concernant les demandes d'immatriculation et de radiation sont-ils résorbés? Dans la négative, quels sont actuellement les délais?

**16.03 Siegfried Bracke** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik ga ervan uit dat de situatie bij de DIV door de collega's voldoende is beschreven en ik zal mij dus beperken tot mijn vragen.

Had de FOD Mobiliteit niet kunnen anticiperen op mogelijke moeilijkheden als gevolg van de invoering van een dergelijk nieuw informaticasysteem? Ik kan mij immers niet voorstellen dat zo'n systeem holderdebolder wordt ingevoerd. Dat wordt goed overdacht, mag ik hopen.

Wat mijn eigen regio betreft, wie heeft beslist om het aantal openingsdagen in Zwijnaarde terug te

schreeven? Kan dat zomaar? Klopt het dat er in Zwijnaarde voortaan een bewaker aanwezig is? Zou het niet beter zijn te investeren in dienstverlening in plaats van bewaking?

Welke concrete maatregelen worden ondernomen om de huidige achterstand weg te werken? Welk tijds kader wordt gehanteerd? Welke budgettaire weerslag zal dat hebben?

Zal er voor ondernemers in een financiële compensatie worden voorzien wegens gederfde inkomsten ten gevolge van de laattijdige behandeling van hun aanvraag voor nummerplaten?

**16.04** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijn vraag sluit aan bij deze problematiek, die al voldoende is geschetst. Ik beperk mij dus ook tot mijn vragen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de achterstand aan de loketten vandaag? Wat is de evolutie daarin?

Werkt men vandaag met meer personeel om de achterstand weg te werken? Worden nog bijkomende maatregelen overwogen?

Zijn er na uw antwoord in de plenaire vergadering van 7 juni nog bijkomende informaticaproblemen geweest?

Hoe kan men voorkomen dat de DIV-antennes moeten sluiten bij het wegvallen van een of meerdere personeelsleden? Bent u van oordeel dat hiervoor een oplossing moet worden gevonden? Waaruit zou die kunnen bestaan?

Vooraf bij de verzekeringsmakelaars is er heel wat frustratie dat zij op geen enkele manier informatie te pakken krijgen wanneer het systeem plat valt. Men kan daarvoor begrip opbrengen, op voorwaarde dat men tenminste goed is geïnformeerd over de termijnen waarin alles wordt rechtgezet. De callcentra bleken echter onbereikbaar te zijn en informatie over termijnen was onmogelijk vast te krijgen. Dat zorgde voor een grote frustratie bij de betrokkenen. Ik hoop dat er intussen oplossingen zijn gevonden.

**16.05** **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, tout d'abord veuillez m'excuser car ma réponse sera longue. Il y a eu une réelle difficulté en la matière et je pense qu'il faut apporter un maximum d'informations.

Je vais d'abord répondre aux questions de M. Dufrane en ce qui concerne les accès des recettes communales aux fichiers de la DIV.

Afin de respecter la législation concernant la protection de la vie privée et le traitement des données à caractère personnel, toutes les villes et communes ont été averties par courrier entre le 1<sup>er</sup> décembre 2010 et le 31 janvier 2011 qu'une nouvelle procédure était mise en place. Dans la lettre ainsi adressée, il était clairement expliqué que cette nouvelle procédure devait être respectée pour continuer à recevoir des données du répertoire de la DIV.

Cette nouvelle procédure a été développée par la DIV en concertation avec la Commission de la protection de la vie privée, avec le comité sectoriel pour l'autorité fédérale érigé au sein de ladite Commission. Elle est, d'une part, transparente parce que toutes les conventions conclues et leurs annexes sont publiées sur le site du SPF et, d'autre part, structurée du fait qu'un schéma clair et identique pour tous les demandeurs de données doit être suivi.

Cette nouvelle procédure de communication de données acceptée par le comité sectoriel de l'autorité fédérale consiste, pour chaque demandeur de données, en la conclusion d'une convention avec des règles techniques et administratives strictes.

Un aspect important de cette procédure concerne le fait que la mise en œuvre de cette convention est soumise, chaque fois, à l'autorisation du comité sectoriel pour l'autorité fédérale. Cette autorisation, consistant au contrôle des flux de données et de la sécurisation des systèmes informatiques concernés par cet échange de données, est indispensable chaque fois qu'une nouvelle convention de communication de données à caractère personnel est conclue.

À la suite des réactions récentes de certaines communes, il est apparu que la firme privée qui gérait jusque fin avril 2012 le répertoire informatisé des véhicules aurait continué à fournir les données à certaines communes demandeuses sans tenir compte du respect de la nouvelle procédure. Lorsque la nouvelle application a été mise en service, les fournitures de données non conformes ont été arrêtées. Les 80 villes et communes qui ont effectué en temps utile les démarches requises ne rencontrent donc aucun problème pour recevoir les données du fichier des services d'immatriculation de la DIV.

Il me revient que plus de 160 communes sont actuellement en train de se mettre en règle ou ont entamé la préparation de leur dossier. Une nouvelle action de communication sera lancée prochainement vers les autres municipalités, en bonne concertation avec l'Union des villes et communes des trois Régions.

Ik wens ook te antwoorden op de bezorgdheden van de heren Bracke en Van den Bergh betreffende de toestand in de antennes van de DIV, onder meer in Zwijnaarde.

De antennes van de DIV beschikken over beperkte ploegen van enkele mensen. Traditioneel vormt de zomer met de schoolvakantieperiode een uitdaging om de continuïteit van de dienst aan de burgers te kunnen verzekeren. Meermaals heeft de DIV vorige jaren loketten moeten sluiten wegens onderbezetting. Om veiligheidsredenen kan men ook niet één ambtenaar vragen om een antenne alleen open te houden. Ten slotte moet men ook vaststellen dat een antenne gemiddeld 46 % bezoekers krijgt die eigenlijk hun inschrijvingsaanvraag onmiddellijk hadden kunnen laten doen door hun makelaar of verzekeraar.

De DIV heeft verkozen proactief te zijn met een actieplan voor de zomerperiode 2012. Ten eerste wordt er een sensibiliseringscampagne gevoerd in partnerschap met de verzekeringssector om de inschrijving via internet te bevorderen en in het bijzonder iedereen de mogelijkheid te bieden na te gaan welke makelaars of verzekeraars met de DIV werken. Op de webstek van de FOD Mobiliteit en Vervoer is deze nieuwe functie beschikbaar sinds 2 juli. Met twee klikken kunt u onmiddellijk zien wie met de DIV werkt in de zone van uw postcode.

Ten tweede moet men absolute voorrang geven aan de inschrijvingsaanvragen die nog niet via het internet kunnen, namelijk voor de voertuigen die ingevoerd werden door particulieren of niet-officiële invoerders. Hiervoor is de aanwezigheid van een douanier nog steeds vereist. Deze is slechts twee of drie dagen per week aanwezig. De DIV heeft er dus voor gekozen om zijn mensen te hergroeperen in bepaalde regio's om een continue dienstverlening te verzekeren met een voltallig team. In casu werd in een dergelijk duo voorzien met de antennes van Harelbeke en Zwijnaarde. Op de douanedagen van de ene antenne zijn alle ambtenaren aanwezig en is de andere antenne gesloten, en vice versa. In het duosysteem werd tevens voorzien in Eupen-Grâce-Hollogne, Neufchâteau-Namur en Mons-Charleroi. Deze tijdelijke uurregeling werd op voorhand geafficheerd aan de ingang van de betrokken antennes en aangekondigd op de webstek van de FOD.

In Zwijnaarde echter wordt een hek aan de ingang van de parking gesloten door de keuringsinstelling wanneer de antenne dicht is en heeft het plaatselijk personeel van de DIV geen duidelijke boodschap geplaatst om naar Harelbeke te verwijzen. Dat werd ondertussen in orde gebracht. In de permanente aanwezigheid van een privébewaker is enkel voorzien in de grote lokettenzaal in Brussel omdat er een zeer groot aantal bezoekers is, waardoor een snel ingrijpen gewenst is om incidenten te vermijden en ook om burgers te helpen om de gewenste loketten te vinden. Daarbuiten werd hierin zelden voorzien in antennes en enkel zeer punctueel, bijvoorbeeld na een agressie om het personeel en de klanten gerust te stellen, of wanneer er een belangrijke verandering gebeurt, zoals de invoering van de Europese nummerplaat.

Ten slotte wens ik te beklemtonen dat men zijn nummerplaat reeds lang niet meer in de bus van de DIV moet steken; dit kan zeer gemakkelijk door deze gewoonweg in een brievenbus van bpost te steken.

En ce qui concerne le délai de traitement des demandes d'immatriculation et de radiation par la DIV, depuis la prise de mesures communiquées en séance le 7 juin dernier, il n'y a plus de difficulté sur le plan informatique pour réaliser des immatriculations.

Ainsi, durant la période de mai et juin 2012, on observe que la DIV a effectué un nombre total de 283 159 immatriculations, ce qui, en comparaison de la même période de 2011, représente une baisse de 15 %. Cette baisse correspond tout à fait à la tendance du fonds de marché partout en Europe et signalée récemment par les organisations professionnelles Federauto et Febiac.



Le SPF Mobilité et Transports a affecté 17 ETP en renfort de la DIV pour l'aider à rattraper le retard encouru. Durant la période d'été, un renfort exceptionnel et temporaire de 10 contractuels a également été prévu.

Actuellement, le délai de traitement concernant les demandes ordinaires reçues par la poste ou au guichet est de deux semaines. Or le délai prescrit pour ces demandes, qui peuvent parfaitement être réalisées directement par l'assureur, est d'une semaine. On se rapproche donc du délai normal.

En ce qui concerne les immatriculations de véhicules importés, le délai observé actuellement est de trois semaines, ce qui signifie déjà une réduction de moitié par rapport à la période difficile de début mai. Ce traitement pour les véhicules importés est par ailleurs plus complexe et demande plus de temps.

Le ministre des Finances proposera bientôt à la signature royale un arrêté permettant de transmettre les données douanières de manière informatisée à la DIV, ce qui réduira de manière significative le délai de traitement de ces demandes.

Je tiens à souligner que le programme informatique en question est prêt depuis plus de deux ans. Pour des raisons que j'ignore, cet arrêté n'a pas été pris par les Finances à l'époque.

Wat de schrappingsaanvragen betreft, stel ik vast dat hun aantal een zeer forse stijging heeft gekend sinds de invoering van de Europese nummerplaat in november 2010 door mijn voorganger. Dat gebeurde terwijl de DIV niet over genoeg mensen beschikte om het hoofd te bieden aan die evolutie. Immers, in plaats van 3 500 schrappingen per dag, moet de DIV er 5 500 behandelen. Ondanks de interne reffectatie van personeel en grote productiviteitsinspanningen, blijft die dienst met grote moeilijkheden kampen om dat op te lossen. De termijn die gemiddeld wordt vastgesteld voor de schrappingen is drie weken, maar de schrappingen worden retroactief uitgevoerd, zodat de burger daardoor geen schade ondervindt op fiscaal vlak.

Een structurele oplossing wordt mij eerstdaags door de DIV voorgesteld ter beslissing.

Tot slot wens ik mee te delen dat op 2 juli een nieuwe functionaliteit werd geactiveerd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer die aan iedereen toelaat om de status van zijn aanvraag, inschrijving of schrapping te raadplegen. Het is dus niet meer nodig om daarvoor te bellen naar de DIV.

**16.06 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

**16.07 Anthony Dufrane (PS):** Monsieur le président, je vais dans le même sens.

**16.08 Siegfried Bracke (N-VA):** Mijnheer de staatssecretaris, ik blij lichtelijk verbaasd over het antwoord. Als ik u goed beluister, dan is er niet zo'n geweldig groot probleem, althans in uw ogen. Nochtans krijg ik – en ik veronderstel dat ik niet de enige ben – van behoorlijk wat mensen mails en brieven over vertragsperiodes die veel langer duren dan wat hier eerst door de staatssecretaris is opgegeven.

De dienst werkt blijkbaar moeilijker in een vakantieperiode. Ik neem aan dat van een dergelijke dienst verwacht mag worden dat hij op permanente basis handelt, rekening houdend met het feit dat de personeelsleden ervan vakantie nemen.

Ik neem dus akte van het antwoord, maar ik blij zitten met het gevoel dat het voor een stuk haaks staat op de beschrijvingen die wij krijgen van de mensen die gewoon een nummerplaat willen.

**16.09 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij daarbij aan. Ik denk dat de toestand zich wel stilaan zal normaliseren na de invoering van het nieuwe informaticasysteem. Belangrijk in uw antwoord vind ik de vermelding van de nieuwe tool op het internet, die de stand van zaken van de procedure weergeeft aan de mensen die een aanvraag hebben ingediend. Het gebrek aan informatie was immers een grote frustratie, naast het wachten uiteraard.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter:** Vragen nrs 12700, 12702 en 12703 van mevrouw Lahaye-Battheu worden omgezet in schriftelijke vragen, net zoals vraag nr. 12717 van de heer Van den Bergh, vragen nrs 12740 en 12741 van

de heer Veys en 12763 van mevrouw De Bue.

**17** Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het invoeren van een gemeentelijk quadverbod om de overlast veroorzaakt door quads aan te pakken" (nr. 12742)

**17** Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'introduction d'une interdiction communale appliquée aux quads en vue de limiter les nuisances occasionnées par ces derniers" (n° 12742)

**17.01** Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het wetboek betreffende het wegverkeer bevat duizenden regeltjes. De verkeersborden zijn ontworpen en bedoeld om de complexe zaak van verschillende weggebruikers in goede banen te leiden. Verkeersborden moeten dus geloofwaardig zijn. De bedoeling is om rechtstreeks, bijvoorbeeld met een stopbord aan een overweg of een verkeerslicht, of onrechtstreeks, met een snelheidsbeperking, de weggebruiker opmerkzaam te maken dat er zich een gevaarlijke situatie zou kunnen voordoen indien men zich niet aan de regels houdt. Een verbodsbord voor vrachtwagens op een bruggetje van maximaal 2 ton of met een te geringe doorlaathoogte is perfect normaal. De stad Hasselt levert een grote inspanning in de strijd tegen de overlast veroorzaakt door zogenaamde "BOOM-cars". Verbiedt een burgemeester alle grasmachines in zijn gemeente? Neen, alleen 's zondags mag het nergens en dan nog, als men ver genoeg alleen woont kan het wel. Een café dat zijn muziek te hard zet krijgt een verwittiging, daarna een boete; men sluit alle cafés van het dorp niet.

In welke mate is de invoering van een verbod op quads, zoals nu reeds in bepaalde steden en gemeenten het geval is, in het belang van de verkeersveiligheid?

Op basis van welke cijfers en vaststellingen op vlak van ongevallen en overtredingen van milieu- en geluidsreglementeringen is de invoer van een quadverbod verantwoord?

Vreest u niet dat de invoering van een lokaal quadverbod kan gebeuren op basis van onvoldoende argumenten of op basis van willekeur?

Het stadsbestuur van Antwerpen voerde in juni 2009 een quadverbod in en dit verbod werd ingeschreven in de politiecodex. De Raad van State vernietigde dit artikel uit de Antwerpse politiecodex echter in een arrest van 9 februari 2012 om volgende redenen. Ik citeer:

"Het quadverbod beoogt de regeling van een permanente of periodieke verkeersstoestand: daartoe is de stad Antwerpen niet bevoegd, ook niet wanneer zij deze maatregel vermomt als een maatregel tegen overlast.

De stad Antwerpen bewijst niet dat het gebruik van quads in de bebouwde kom een dermate overlast veroorzaakt, dat het redelijkerwijze verantwoord is om elk gebruik van quads binnen de gehele bebouwde kom te verbieden."

Ook de auditeur had reeds gesteld dat mogelijke overlast door particuliere quadgebruikers kan worden aangepakt door minder ingrijpende maatregelen, zoals gewoonweg de toepassing van het wegverkeerrelement.

Waarom wordt via zo'n quadverbod meteen een ganse groep aangepakt, en niet enkel, zoals vaak in andere problematische situaties, de rotte appels?

In welke mate bent u als staatssecretaris van oordeel dat verkeersborden enkel mogen worden gebruikt voor de verkeersveiligheid en niet tegen eventuele hinder?

**17.02** Staatssecretaris **Melchior Wathélet**: Mijnheer Veys, ter herinnering wil ik u zeggen dat de invoering in de Wegcode van het nieuwe verkeersbord C6 betreffende het toegangsverbod voor quads gebeurt met de steun van de drie verenigingen van steden en gemeenten, met name de VVSG, de VSGB en de VCW. Het spreekt voor zich dat het verbod op quads op bepaalde plaatsen tegemoetkomt aan eisen inzake veiligheid en openbare rust. Dit zijn bekommernissen die tot de bevoegdheid van de lokale democratie behoren. Het is niet aan mij om te oordelen in welke gevallen het verbod al dan niet gerechtvaardigd is. Deze wijziging van de Wegcode dient enkel om bijkomende middelen te bieden aan de lokale overheden. Het is aan hen om te

beoordelen of ze het nodig hebben en in welke gevallen het toegepast kan worden.

Verder biedt het bord C6 een maximale flexibiliteit. De openbare wegen waarop het van toepassing is, kunnen geval per geval bepaald worden. Het is eveneens mogelijk het verbod te moduleren naargelang van het gebruik van de quad of van het moment, bijvoorbeeld met een uitzondering voor quads die gebruikt worden voor landbouwdoeleinden of met een beperkt verbod dat enkel op de dagen van het weekend geldt.

Het bord C6 biedt ook een grotere juridische zekerheid dan de oplossingen die voordien door bepaalde gemeenten werden toegepast.

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.*

*Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

**17.03 Tanguy Veys** (VB): Ik dank u voor uw antwoord, maar ik denk dat u zich te gemakkelijk wegsteekt achter de lokale bevoegdheid. U hebt de mogelijkheid gecreëerd om dit bord te gebruiken, maar ik denk dat u er als staatssecretaris voor Mobiliteit over moet waken dat die invoering steeds gebeurt op basis van voldoende argumenten, en dat er dus geen willekeur is. Ik heb namelijk de indruk dat men in sommige gevallen met een kanon op een mug schiet en dat men een ganse groep gebruikers treft, terwijl men enkel de rotte appels zou moeten aanpakken.

U zegt tevens dat het in het kader van de overlast en de veiligheid gebeurt. Kan men dit echter motiveren met concrete cijfers? Ik herhaal dat er ongenoegen is bij quadrijders, die dat zien als een vorm van recreatie zonder dat daaraan overlast gekoppeld wordt, of zonder dat de omgeving waarin zij hun sport beoefenen daarvan hinder ondervindt. Ik wil erop aandringen dat u vanuit uw diensten erop toeziet dat men dat lokaal steeds goed motiveert, met de nodige restricties, zonder daarbij de volledige groep te treffen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 12744, 12745 en 12766 van de heer Veys zijn omgezet in schriftelijke vragen.

#### **18** Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les travaux à l'aéroport de Bruxelles-National et la fermeture de pistes en août 2012" (n° 13003)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences des travaux d'entretien sur les pistes 25R/07L de l'aéroport de Zaventem" (n° 13010)

- Mme Lieve Wierinck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les instructions de la Direction générale du Transport aérien concernant l'utilisation des pistes pendant les travaux d'entretien de la piste 25R/07L à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13012)

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les travaux de la piste 25R de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13054)

#### **18** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werken op de luchthaven Brussel-Nationaal en de sluiting van start- en landingsbanen in augustus 2012" (nr. 13003)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de onderhoudswerkzaamheden aan start- en landingsbaan 25R/07L op de luchthaven van Zaventem" (nr. 13010)

- mevrouw Lieve Wierinck aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor

**Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de instructie van het Directoraat-generaal Luchtvaart betreffende het baangebruik tijdens de onderhoudswerken aan de baan 25R/07L op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 13012)**

**- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werken aan baan 25R op Brussels Airport" (nr. 13054)**

**18.01 Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je ne vais pas refaire un historique du dossier. Nous en avons discuté en séance plénière la semaine passée et vous aviez proposé de revenir sur ce débat en commission.

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur trois points. D'abord, sur la concertation avec les autorités de l'aéroport pour les travaux car vous avez souligné qu'elle pouvait être améliorée. Nous les avons rencontrées vendredi matin; elles nous ont dit qu'elles avaient annoncé la réalisation de ces travaux dès qu'elles en avaient eu connaissance.

Ensuite, il faut trouver des alternatives à l'utilisation de la piste 02 car les riverains sont, à nouveau, très inquiets concernant ces travaux.

Enfin, que va-t-on mettre en place pour améliorer l'information des communes et des riverains concernés?

**18.02 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, tussen 1 en 15 augustus worden op de luchthaven van Zaventem onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan de start- en landingsbaan 25R/07L. Belgocontrol heeft van u als staatssecretaris voor Mobiliteit instructies gekregen om tijdens de werkzaamheden 's nachts baan 02 niet te gebruiken, waardoor alle nachtvluchten moeten vertrekken vanaf baan 25L, waardoor zij over Zaventem moeten vliegen. Per dag zal er bovendien naar schatting 50 uur vertraging zijn, terwijl die nochtans kan worden vermeden door baan 02, die de banen 25R en 25L kruist, beter te gebruiken. Dat is opvallend, omdat noch de operatoren, noch de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen zich kunnen vinden in het opgelegd baangebruik.

U bent ter zake reeds door een aantal collega's ondervraagd in de plenaire vergadering van 5 juli jongstleden. U hebt toen het volgende verklaard, wat toch opvallend is: "Er zal een evaluatie gebeuren door Belgocontrol tegen woensdag 8 augustus 2012 om de richtlijnen eventueel aan te passen, dit met het oog op het vermijden van een te grote concentratie vluchten over een bepaalde zone. Dat moet nog worden doorgenomen met Belgocontrol om zeker te zijn dat het op een goede manier kan worden uitgevoerd, met respect voor alle veiligheidselementen. Ik heb tevens begrepen dat die werken vrij laat werden aangekondigd. Wij hebben er belang bij dat de diverse werken beter gepland en meer in de tijd gespreid worden, opdat iedereen een beter zicht zou krijgen op de vliegbewegingen en de wijzigingen in het baangebruik als gevolg van die werken. Ik stel voor dat wij het debat volgende week in de commissie voortzetten. Ik ben mij ervan bewust dat er met betrekking tot sommige vluchtwijzigingen, als gevolg van de werken, nood is aan een grotere transparantie en dat wij beter op een en ander moeten anticiperen."

Mijnheer de staatssecretaris, ik had van u toch graag toelichting gekregen bij die uitspraak, des te meer gelet op de verklaring die wij de dag erna, tijdens een werkbezoek van de commissie voor de Infrastructuur aan Brussels Airport, mochten horen. Ik meen trouwens dat het belangrijk is dat u als staatssecretaris zelf uw standpunt verduidelijkt en niet de heer Touwaide van uw kabinet. In uw kabinet speelt laatstgenoemde een belangrijke rol in het dossier. U draagt een zeer belangrijke verantwoordelijkheid. De politieke verantwoordelijkheid ligt volgens mij bij u en niet bij iemand anders.

Waarom hebt u de instructie gegeven aan Belgocontrol om 's nachts tijdens de werkzaamheden baan 02 niet te gebruiken?

Waarom werden geen alternatieven uitgewerkt die tot minder hinder leiden voor de inwoners van Zaventem en tot minder vertraging voor de gebruikers van de luchthaven van Zaventem?

Waarom worden de maatregelen, die vanaf 1 augustus 2012 van kracht zullen zijn, pas tegen 8 augustus geëvalueerd? Waarom worden de gevolgen niet vroeger ingeschat?

Waarop baseert u zich om te stellen dat die werken vrij laat werden aangekondigd en beter moeten worden

gepland? Sinds wanneer is uw kabinet op de hoogte van de werken? Wanneer had uw kabinet dan wel op de hoogte moeten zijn? Op welke wijze hadden de werken dan wel moeten worden gepland?

Waarop baseert u zich om te stellen dat er voor sommige vluchtwijzigingen, als gevolg van de werken, nood is aan meer transparantie en dat men beter op een en ander moet anticiperen? Op welke wijze moet er voor transparantie worden gezorgd en hoe kan daarop worden geanticipeerd?

**18.03 Lieve Wierinck** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, de nodige uitleg heb ik tijdens de plenaire vergadering al gegeven. Ik zal mij dus tot mijn vragen aan u beperken.

Ten eerste, kunt u bijkomende uitleg verschaffen over het gewijzigde baangebruik tijdens de werkzaamheden aan baan 25R en 07L?

Ten tweede, waarom wijkt de instructie van het Directoraat-generaal Luchtvaart fundamenteel af van het voorstel van Belgocontrol? Hoe is de instructie van het Directoraat-generaal Luchtvaart tot stand gekomen? Bestaat over die instructie een akkoord van de volledige regering?

Ten derde, blijft u tijdens het gewijzigde baangebruik door de werkzaamheden onverminderd vasthouden aan het principe van een billijke spreiding van de geluidshinder?

Ten vierde, zo ja, acht u het voorstel van het Directoraat-generaal Luchtvaart om alle nachtvluchten op baan 25L te concentreren op lage hoogte boven het centrum van deelgemeente Zaventem, op nauwelijks driehonderd meter van het einde van baan 25L, verenigbaar met een billijke spreiding, terwijl veilige alternatieven om af te wisselen voorhanden zijn?

Ten vijfde, waarom houdt de instructie van het Directoraat-generaal Luchtvaart geen rekening met de capaciteit van de banen en bijgevolg met een optimale dienstverlening aan de passagiers van de luchtvaartmaatschappij?

Ten zesde, de instructie voorziet ook in een tussentijdse evaluatie van het baangebruik door Belgocontrol op 8 augustus 2012, met als doel de concentratie van de geluidshinder boven één bepaalde inwonerszone te vermijden.

Op welke manier zal in geval van een negatieve evaluatie worden bijgestuurd?

Ten zevende, welke maatregelen zult u nemen om de omwonenden te informeren over het gewijzigde baangebruik tijdens de werkzaamheden? Wie staat in voor de communicatie?

Ten achtste, de instructie sluit een verlenging van de werkzaamheden tijdens de maand augustus 2012 niet uit. Zult u erop toezien dat de werken aan baan 25R/07L effectief op 15 augustus zullen zijn afgerond?

Ik wacht op uw antwoord.

**18.04 Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, en raison de travaux de rénovation, la piste 25R qui est la plus longue, la mieux équipée, la plus sécurisante et donc la meilleure des pistes de Bruxelles-National, sera fermée à tout trafic pendant deux à trois semaines en août. Pendant ce temps, Brussels Airport souhaite pouvoir utiliser en permanence la piste 02 à l'atterrissage et la piste 07 droite au décollage, quels que soient le sens et l'intensité des vents dominants.

Comment, de concert avec l'administration de l'aéronautique, comptez-vous organiser le plan d'utilisation des pistes pendant les travaux, tout en respectant les trois décisions de justice relatives à l'interdiction de toute utilisation abusive, illicite et excessive de la piste 02 à l'atterrissage, de façon préférentielle et/ou sans que les valeurs des composantes de vent soient réellement dépassées sur les pistes 20/25?

Je pense que d'autres pistes seront disponibles pour les atterrissages durant cette période. Il s'agit de la 07 droite en visuel, de la 20 et de la 25 gauche. Donc, la 02 n'est pas la seule et unique piste disponible pour les atterrissages. De ce fait, son usage pendant quinze jours n'est pas la seule solution qui se présente à Brussels Airport pendant ces travaux.

Les associations de riverains ont déjà fait savoir qu'elles pourraient tenter une action en référé avec

astreintes au cas où la piste 02 serait utilisée abusivement. Comment comptez-vous procéder, notamment pour mieux informer les habitants?

**18.05 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, comme l'on entreprend, chaque année bissextile, d'importants travaux de rénovation aux pistes, j'ai posé quelques questions, dès le 23 janvier, à l'exploitant aéroportuaire quant à la nécessaire communication proactive qui doit avoir lieu lors de la fermeture de pistes en raison de travaux. Je me doutais en effet qu'on en programmerait certains cette année.

Ik heb op het forum van vrijdag 20 april per toeval vernomen dat baan 25R deze zomer gedurende twee tot drie weken gesloten zal zijn.

Par un courrier du 23 mai 2012, j'ai demandé à la Direction générale Transport aérien et à Belgocontrol de se concerter et d'établir avec Brussels Airport des projets d'utilisation des pistes durant ces travaux, dans une optique de répartition équitable et en évitant les concentrations de tous les survols sur une seule zone. Je leur ai aussi demandé de respecter les décisions de justice relatives à l'usage de la piste 02 à l'atterrissage.

Op 3 juli 2012 heeft het DGLV aan Belgocontrol instructies gegeven conform de gerechtelijke beslissing inzake het beperkt gebruik van landingsbaan 02. Het DGLV kan het gebruik van piste 02 voor landingen wegens capaciteitredenen niet opleggen zonder dit te motiveren met betrekking tot de windrichting. Er blijven dus andere landingsbanen beschikbaar, zoals 07R, 20 en 25L.

Toute autre utilisation de la 02 sans vent constituerait manifestement un non-respect des décisions de justice et pourrait entraîner des actions en référé avec des demandes d'astreinte – ce qu'il convient d'éviter.

Ma seule source d'information relative à ces travaux est le tableau qui se trouve sur le site de l'aéroport et du service de médiation: fermeture de la piste 25R pendant deux à trois semaines pour rénovation de la voie de circulation P8, travaux d'accotement de la 25R, travaux de terrassement de l'ILS de la 25R, travaux sur la voie de circulation A6, rénovation du balisage de la 25R, dégommeage de la zone de toucher des roues à l'atterrissage sur le sol de la piste 25R.

Ik vestig uw aandacht op de planning die ik op 6 juli 2012 ontvangen heb. Het betreft een raming, die kan wijzigen of kan worden verlengd afhankelijk van de klimatologische omstandigheden en eventuele onvoorzienbare technische moeilijkheden.

Comme le *professional one way system*, tel que publié aux AIP, ne serait plus praticable durant le mois d'août 2012, il fallait obligatoirement que des instructions de déviations à ce PRS soient clairement notifiées par l'État belge à Belgocontrol.

Lors des travaux précédents de 2004 et 2008, l'État avait également chaque fois imposé des utilisations alternatives des pistes pour assurer le fonctionnement de l'aéroport.

Overdag voorzien de instructies enkel in het gebruik van piste 20 voor het opstijgen en landen, met het overvliegen van Sterrebeek, Wezembeek-Oppem en Kraainem.

Elles prévoient l'utilisation de la piste 20 au décollage et 25L pour les atterrissages avec survol à Sterrebeek, Wezembeek-Oppem et Kraainem.

Si le vent est faible et que le nombre de mouvements est réduit, les schémas alternatifs suivants doivent être activés: atterrissage 20, décollage 07R (schéma de déviation utilisé lors des travaux de 2004 et schéma des *splitnights* utilisé pendant les trois nuits entre 2004 et 2009); atterrissage 25L, décollage 02 (schéma de moindre bruit utilisé la nuit jusqu'en décembre 1988).

Het gebruik van piste 02 voor de landing is enkel mogelijk indien de samengestelde waarden van de rugwind en de zijwind effectief overschreden worden voor de pistes 20 en 25L, en dit rekening houdend met de gerechtelijke beslissing met betrekking tot piste 02.

De instructie voorziet in het gebruik van piste 25L, enkel voor het landen en opstijgen gedurende twee nachten per week, zonder opstijging ofwel zaterdagochtend, zondagochtend en maandagochtend,

aangezien men voor een landing op baan 25L enkel over velden en onbebouwde terreinen vliegt, en aangezien het opstijgen niet is toegelaten gedurende deze tijdspanne, en eventueel gedurende andere nachten afhankelijk van het verkeer en van de dominante winden.

Si le vent est faible et que le nombre de mouvements est réduit, ce qui est le cas la nuit, les schémas alternatifs suivants peuvent être activés: atterrissage 20, décollage 07R; atterrissage 25L, décollage 02; atterrissage 25L, décollage 20 pour les destinations HUL; utilisation de la piste 20 seule pour atterrissages et décollages avec survol de Sterrebeek, Wezembeek-Oppem et Kraainem.

Het gebruik van de piste 02 om te landen is enkel mogelijk als de samengestelde waarden van de rugwind en de zijwind effectief overschreden worden voor de pistes 20 en 20L, en dit rekening houdend met de gerechtelijke beslissing met betrekking tot piste 02.

Une évaluation de cette mesure devra se faire le 8 août 2012 afin de vérifier l'état d'avancement des travaux et d'éviter toute concentration des survols sur une seule et même zone, puisque c'est principalement la zone 3 de Sterrebeek-Wezembeek-Oppem qui risque d'être la plus souvent survolée, avec des décollages 20 et des atterrissages 02 si les normes de vent sont effectivement dépassées.

De instructie gegeven door het DGLV is geenszins een instructie die het gebruik van de pistes 02 en 20 verbiedt of die het overvliegen van zone 3 van de Oostrand verbiedt.

Au contraire, la piste 20 risque d'être fortement utilisée de jour comme de nuit, avec une forte probabilité de concentration de tous les survols sur une seule et même zone. Pour la nuit, avec une moyenne de 15 décollages pour les nuits du mardi au vendredi, une plus grande flexibilité des usages des pistes peut être atteinte.

Inzake de informatie met betrekking tot de aard van de werken en het gebruik van de alternatieve piste, betreft het hier een opdracht die is toegewezen aan de luchthavenexploitant. Het komt hem toe te communiceren, zoals hij reeds heeft gedaan in 2000, met een huis-aan-huisfolder verdeeld in de zones die getroffen werden door de werken aan de pistes.

**18.06 Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, merci pour votre réponse. En effet, ce que craignent les riverains de la piste 02, c'est que, tant que le problème de l'application des accords de gouvernement persistera, le risque subsiste d'une utilisation excessive de la piste, même avec les travaux.

J'espère que toutes les mesures que vous proposez seront respectées, limitant ainsi les nuisances.

En outre, après la visite de mes collègues à Schiphol, organisée la semaine dernière par Georges Dallemagne, j'ai pu prendre connaissance de certains articles de presse. Ils démontrent que beaucoup d'enseignements peuvent être retirés de ces visites, notamment pour améliorer la gestion des relations entre l'aéroport et les riverains, mais aussi et surtout pour concilier les objectifs de développement économique avec la protection de l'environnement.

**18.07 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en de toelichting. Het ging natuurlijk slechts om een gedeeltelijke toelichting, want uit uw antwoord kan ik niet echt opmaken wat volgens u wel een tijdige aankondiging, een betere planning, een betere anticipatie of een grotere participatie had moeten zijn.

Ik leid uit uw antwoord af dat uw kabinet pas vorige maand, op 6 juni, ingelicht werd over de geplande werken. Het is bijzonder onheus om dat zo te stellen, tenzij hier of bij Brussels Airport iemand de waarheid ernstig geweld aandoet, om de term "liegen" niet te gebruiken. Brussels Airport stelde immers onomwonden dat die werken reeds maanden geleden werden aangekondigd. Dat staat ook op de website. Het gaat over de renovatie van taxiweg B8, werken aan de *shoulders* van baan 25R, grondwerken ten behoeve van de ILS runway 25R, werken aan de taxiweg, de vernieuwing van de verlichting van de *runway*, de ontruiming van de touch-downzone enzovoort. Dat zijn geen werken die men in een maand tijd in elkaar flanst. Dat zijn werken die de nodige voorbereidingen vragen met aannemers, overleg, aanbestedingen en dies meer. Het is dus bijzonder onheus te zeggen dat men dat een maand geleden heeft laten weten. Ik meen dat zij dit tijdig, maanden geleden, hebben laten weten. Het is dus bijzonder onheus om te zeggen dat dit beter gepland en sneller aangekondigd moet worden.

Collega's hebben verwezen naar Schiphol. Wij hebben daar een boeiende uiteenzetting gekregen en er viel een en ander te leren. Het uitgangspunt is echter anders. Blijkbaar heeft de heer Dallemagne selectief geluisterd in Schiphol. Er zijn daar ook andere zaken gezegd, onder andere dat de belangen van de luchthaven het uitgangspunt vormen. De heer Dallemagne vertrekt blijkbaar enkel vanuit het uitgangspunt van de omwonenden. Daar staan echter alle neuzen in dezelfde richting inzake de belangen van de luchthaven. Ik merk bij uw beleid dat u zich te veel laat leiden door sommigen binnen uw kabinet, die zich als een ware Raspoetin gedragen. De belangen van Brussels Airport worden echter niet gediend met de manier waarop u zich als staatssecretaris opstelt. Ik dring er dus op aan dat u ter zake uw verantwoordelijkheid opneemt en dat u eindelijk de belangen van Brussels Airport op een deftige manier verdedigt.

**18.08 Lieve Wierinck** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb tijdens de plenaire vergadering al de nodige replieken gegeven.

Ik zou niettemin nogmaals willen benadrukken dat de economische impact van de luchthaven groot is en dat op de luchthaven veel mensen werken. Wij gaan nu naar een periode waarin de vluchten te laat zullen vertrekken ingevolge een aantal projecten, waardoor bepaalde banen weinig zullen worden gebruikt. Dat is spijtig.

Tevens zou ik op het volgende willen aandringen. De regering heeft beslist om onder andere baan 02 zo weinig mogelijk te gebruiken, wat in de bewuste nota heel duidelijk is. Twintig bladzijden gaan immers daarover. Daardoor zal een aantal vertragingen plaatsvinden voor de passagiers, de klanten dus. Een tevreden klant keert terug. Het is voor onze luchthaven als economische pool heel belangrijk dat de goede naam behouden blijft. Ik heb dat ook tijdens de plenaire vergadering opgemerkt. De luchthaven is een grote tewerkstellingsplaats voor de omgeving.

Deelgemeente Zaventem wordt met alle nachtvluchten belast, wat ik ook al heb gezegd. Ik zou willen dat de situatie heel strikt wordt gevolgd. Ik vraag ook dat niet wordt gewacht tot 8 augustus 2012, maar dat veel vlugger wordt ingegrepen, indien de toestand escaleert.

**18.09 Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre intervention dans ce dossier qui était très mal embarqué.

Nous nous sommes inspirés des travaux de 2004 et 2008 pour faire en sorte que les nuisances soient les moins graves possible pour l'ensemble des riverains, pas seulement pour la zone est. Je ne vois pas pourquoi la zone est devrait, à elle seule, subir l'ensemble des nuisances. Ici, il y a une répartition qui me paraît équitable entre l'ensemble des zones.

Je voudrais dire que nous vivons dans un État de droit. Je me réjouis du fait que nous soyons attentifs aux décisions de justice. Il faut rester dans ce que permet le droit en matière de gestion de l'aéroport.

Enfin, comme vous l'avez dit, monsieur le secrétaire d'État, il y a eu un déficit de communication de l'exploitant. Ce déficit est flagrant, très sérieux, et contraste terriblement avec ce que nous avons vu lors de notre visite à Schiphol, où la communication est plus proactive et où existe une véritable concertation avec les riverains. Bien sûr, il ne s'agit pas de faire droit aux riverains aux dépens du développement économique. Au contraire, nous avons vu à quel point une bonne entente entre un aéroport et son voisinage permet d'avoir un développement économique harmonieux. C'est vraiment le cœur du problème. J'ai l'impression qu'à Bruxelles, certains n'ont toujours pas voulu comprendre que s'il y avait une meilleure communication, une meilleure concertation et moins de conflits avec le voisinage, le développement économique de l'aéroport serait probablement plus facile à réaliser.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13009 van de heer Tanguy Veys wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.01 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 13.01 heures.*