

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

du

MARDI 8 JANVIER 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 8 JANUARI 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.26 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.26 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Ik wens de collega's, de staatssecretaris en de medewerkers een gezond en gelukkig 2013. Ik hoop op goede en inhoudelijk sterke vergaderingen, met goede ministers. Ik hoop tevens op een goede verstandhouding tussen meerderheid en oppositie.

01 **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 coördinatie van het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 13979)
- 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 coördinatie van het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 15016)

01 **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 "la coordination du dossier du Rhin de fer" (n° 13979)
- 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 coordination du dossier du Rhin de fer" (n° 15016)

01.01 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, eens te meer kaart ik het probleem aan van de IJzeren Rijn.

De laatste keer dat wij elkaar over dit onderwerp hebben gesproken, was voor het zomerreces. Toen hebt u op mijn vragen over de vooruitgang van het IJzeren Rijn-dossier geantwoord dat een toelichting over de *memory of understanding* delicaat was.

Ondertussen zijn we al een hele tijd verder, heeft het kabinet Rutte-II de eed afgelegd, is enige politieke stabiliteit ook in Nederland een feit en heeft men na lange discussies en verzet ook met de coalitie beslist over te gaan tot de ontpoldering van de Hedwigepolder.

Misschien is dit een teken om een doorbraak te forceren inzake de reactivering van de IJzeren Rijn. Met Melanie Schultz van Haegen, die minister van Infrastructuur en Milieu is gebleven, is ook geweten met wie wij daarover in gesprek moeten treden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen.

Ten eerste, hebt u, nadat de afspraak van 20 maart 2012 niet kon plaatsvinden, een nieuwe afspraak met minister Schultz van Haegen voor de bespreking van de verdere behandeling van dit dossier?

Ten tweede, kunt u een toelichting geven over de fase waarin de *memory of understanding* inmiddels is beland? Wat zijn de krachtlijnen en de pijnpunten?

Ten derde, uw regeringspartners aan Vlaamse zijde hebben al in 2011 een resolutie goedgekeurd, een resolutie die ikzelf heb opgesteld en toen nog met steun van de meerderheid goedgekeurd heb gekregen in het Vlaams Parlement, waarbij ons land zou vastleggen wie in de federale regering het IJzeren Rijn-dossier zou behartigen. Wie is dat? Hoe verlopen die besprekingen?

Welke standpunten met betrekking tot het historische tracé werden met de minister van Overheidsbedrijven doorgenomen om de belangen van ons land op een spoor te zetten?

01.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, collega Luykx komt, zeer terecht, geregeld op dit dossier terug. Ik heb de indruk dat men niet echt gehaast is of dat men nogal gemakkelijk op zoek gaat naar argumenten om niet echt tot een snelle besluitvorming te komen. Er wordt ook terecht verwezen naar het feit dat het kabinet-Rutte II toch al enige tijd in functie is. Men zou dus mogen verwachten dat ook dit dossier uit de koelkast wordt gehaald.

Het is trouwens niet alleen de Nederlandse regering die daarbij betrokken is. Ik wil er u op wijzen dat ook de vervoerscommissie van het Europees Parlement eind december de krijtlijnen heeft vastgelegd voor de verdere uitbouw van de trans-Europese vervoersnetwerken. Als transitland zou België uitzicht krijgen op Europese financiering voor zijn zeehavens, binnenwateren en spoorwegen.

Met het zogenaamde TEN-T-programma wil Europa in de komende jaren werk maken van een betere doorstroming van het grensoverschrijdend verkeer. Door de nationale oriëntatie van vele infrastructuurwerken wordt het goederen- en personenverkeer aan de binnengrenzen immers, volgens Europa, nog al te vaak gestremd door zogenaamde *bottlenecks* en *missing links*. Een van de dossiers die er ook aan toegevoegd werd, is het dossier van de IJzeren Rijn.

Omdat het belangrijk is dat er coördinatie is met de standpunten en initiatieven die uzelf of de regering heeft genomen, verneem ik graag hoe ver wij staan in dit dossier en hoe ver de coördinatie staat? Ook collega Luykx wenst een initiatief – ik denk dat het een resolutie was – om te vragen dat één persoon binnen de federale regering bevoegd zou zijn en het aanspreekpunt zou worden. Men heeft al tijd genoeg gehad om uit te maken wie dat is. Die persoon heeft ook al genoeg tijd om de nodig initiatieven te nemen.

01.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, er is momenteel nog geen afspraak vastgelegd voor overleg op ministerieel niveau over de IJzeren Rijn. In principe behoren, in de nieuwe Nederlandse regering, de spoordossiers voortaan tot de bevoegdheid van staatssecretaris Wilma Mansveld. Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft tijdens de vergadering van het Opvolgingscomité van 9 november aan de FOD Mobiliteit en Vervoer bevestigd dat mevrouw Mansveld het HSL-dossier ter hand zou nemen. Het ministerie kon niet bevestigen dat dit ook het geval zou zijn voor de IJzeren Rijn. Het overdrachtdossier dat dit ministerie uitbracht, naar aanleiding van de eedaflegging van de nieuwe regering, maakt geen melding van de IJzeren Rijn zelf.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in samenspraak met de beleidscel Overheidsbedrijven en mijn beleidscel, juridisch advies gevraagd bij een gespecialiseerd advocatenkantoor over de door mij eerder genoemde openstaande vragen met betrekking tot de btw. De administratie bekwam dit advies in oktober 2012 en heeft op basis hiervan het ontwerp van memorandum van overeenstemming aangepast. De nieuwe versie van het memorandum van overeenstemming is klaar voor verzending aan de Nederlandse minister, na akkoord van de Ministerraad.

Vooraleer de onderhandelingen met Nederland op basis van deze aangepaste tekstversie terug op te nemen, zal ik met mijn collega voor Overheidsbedrijven dit ontwerp van memorandum ter bespreking voorleggen aan de Ministerraad. Zoals dit vandaag het geval is, zullen ook in de toekomst mijn collega-ministers van Overheidsbedrijven en ikzelf de politieke onderhandelingen met Nederland voeren.

01.04 Peter Luykx (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mevrouw Melanie Schultz van Haegen heeft in een interview van eind 2011 of begin 2012 gesteld dat de Nederlandse overheid aan de IJzeren Rijn wil meewerken. Zij zou echter niet zelf aan het dossier trekken.

Ik heb het gevoel dat, sedert de bevoegdheid ter zake in handen is van Franstalige collega's, er ook niet echt aan het dossier wordt getrokken.

Ik wil even uit de resolutie voorlezen, om aan te tonen hoe sterk uw regeringspartners – zijnde sp.a, Open Vld en CD&V – de nadruk op het dossier in kwestie leggen: "De IJzeren Rijn is van strategisch belang voor Vlaanderen." Het gevolg van het uitblijven van een doorbraak heeft volgens de indieners van de resolutie, zijnde de genoemde partijen, nefaste gevolgen, in eerste instantie voor de ontwikkeling en de exploitatie van het Antwerpse havengebied, maar ook van het daaraan verbonden hinterland en Noord-Limburg.

Het is onbegrijpelijk dat, na een misgelopen afspraak met uw collega over de grens, mevrouw Schultz, in maart 2012, tot op vandaag geen nieuwe afspraak werd gemaakt.

Ik heb absoluut niet de indruk dat aan het dossier wordt getrokken. De *memory of understanding* is ondertussen van warm, lauw en koud nu al naar beneden het vriespunt gedaald.

Wij zouden het dossier graag heel spoedig aan de regering voorgelegd zien. Wij zouden ook graag heel spoedig een concrete actie op het terrein zien die de trein eindelijk aan het bollen brengt.

01.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Als wij alle antwoorden bekijken die wij sinds de nieuwe legislatuur van de regering hebben gekregen, komen wij tot de vaststelling dat men wel heel creatief is in het bedenken van allerlei redenen om niet te moeten zeggen dat er geen vordering in het dossier is geboekt.

Ik betreur dat. Uw regering heeft wel regelmatig de mond vol over de nood aan allerlei maatregelen op het vlak van economische relance die de tewerkstelling en de economische ontwikkeling moeten bevorderen, maar als er nu een dossier is dat daarbij zeker kan helpen, is het wel het dossier van de realisatie van de IJzeren Rijn.

Als u dat engagement, dat ook in het regeerakkoord staat, tot het uwe neemt – ik ga ervan uit dat u nog altijd achter dat regeerakkoord staat – hebt u er volgens mij alle belang bij om dit dossier in een stroomversnelling te brengen en met resultaten op de proppen te komen en u niet, zoals vandaag, in allerlei bochten moet wringen om niet te moeten zeggen dat er in feite nog niets werd bereikt en dat wij moeten wachten op een zoveelste vergadering of een zoveelste aftoetsing van de mogelijkheden.

Ik dring erop aan dat u op dat vlak toch wat doortastender optreedt.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- M. Bernard Clerfayt 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 arrêté royal autorisant le placement de sabots sur des véhicules immatriculés à l'étranger" (n° 14165)

- M. Bernard Clerfayt 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 arrêté royal autorisant le placement de sabots sur des véhicules immatriculés à l'étranger" (n° 14883)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Bernard Clerfayt 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 uitvaardigen van een koninklijk besluit waarbij het plaatsen van wielklemmen op in het buitenland ingeschreven voertuigen wordt toegestaan" (nr. 14165)

- de heer Bernard Clerfayt 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 koninklijk besluit waardoor het mogelijk wordt een wielklem te plaatsen op een in het buitenland ingeschreven voertuig" (nr. 14883)

02.01 Bernard Clerfayt (FDF): Monsieur le président, j'ai deux questions jointes sur ce sujet, qui ne sont pas récentes, mais je ne m'exprimerai qu'une seule fois.

Monsieur le secrétaire d'État, afin de répondre aux problèmes de stationnement dans les grandes villes, il me semble urgent – sentiment partagé par beaucoup – de prendre des mesures comme le placement de sabots sur les véhicules immatriculés à l'étranger et qui ne payent pas leur redevance de stationnement. Certains conducteurs étrangers en arrivent aujourd'hui à des montants faramineux d'amendes impayées, ce qui prouve qu'ils ne sont pas que des touristes de passage, mais sans doute aussi des gens qui résident sur notre territoire, qui font un usage récurrent de nos routes, de nos voiries et des places de stationnement, sans respecter les règles de gestion de stationnement mises en place par les autorités locales.

À ce sujet, la commune de Schaerbeek, aux destinées de laquelle je préside, a récemment décidé de poser des sabots sur les voitures munies de plaques étrangères en défaut de paiement. Cette mesure a malheureusement été recalée par l'autorité de tutelle de la Région bruxelloise, au motif qu'il manquait un arrêté royal autorisant le placement de sabots. Un article du code de la route prévoit le placement de sabots dans certaines circonstances, mais il impose qu'un arrêté royal définisse les circonstances dans lesquelles un tel sabot peut être utilisé.

Je sais que vous avez rédigé un projet d'arrêté royal, transmis pour avis aux Régions. Qu'en est-il de l'avancement de ce dossier? Quand comptez-vous déposer sur la table du gouvernement cet arrêté royal, adapté peut-être en fonction de l'avis des Régions? Avez-vous déjà reçu l'avis des trois Régions? Dans quel délai peut-on espérer que cet arrêté soit d'application, afin de permettre aux autorités locales de gérer convenablement le stationnement en appliquant les mêmes règles à tous les usagers de l'espace public?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Clerfayt, le projet d'arrêté royal déterminant les infractions pour lesquelles il peut être fait usage du sabot a été envoyé pour avis au Conseil d'État et aux Régions le 10 septembre dernier. Il ne doit pas être soumis à l'approbation du Conseil des ministres.

La Région flamande a émis un avis négatif au motif que ce projet s'insinuerait dans les compétences des Régions en matière de règlement complémentaire. Or le fédéral est habilité à déterminer les cas dans lesquels des véhicules peuvent être immobilisés au moyen de sabots. Il s'agit en l'occurrence d'infractions au stationnement dépenalisées. Le projet se borne à de telles situations. Il appartient en revanche aux Régions de fixer les modalités d'utilisation des sabots en vue de la perception des redevances de stationnement.

Le Conseil d'État dont j'ai attiré tout particulièrement l'attention sur la question des compétences n'a émis aucune remarque relative au projet.

J'espère obtenir rapidement les avis des Régions wallonne et bruxelloise, en fonction desquels je pourrai publier l'arrêté au *Moniteur belge* dans les prochaines semaines.

02.03 Bernard Clerfayt (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, vous me confirmez que seule la Région flamande s'est exprimée négativement et que cela ne vous interdit pas de prendre néanmoins un arrêté. De plus, ce sont les Régions bruxelloise et wallonne qui ne se sont pas encore prononcées. Leur avis est-il impératif? Autrement dit, si elles ne se prononcent pas dans un certain délai, pourriez-vous débloquer la situation en prenant vos responsabilités, sans l'avis du gouvernement?

02.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: L'absence d'avis ne m'empêche pas d'avancer. Il est vrai que les délais sont déjà dépassés. Mais, par courtoisie, on laisse toujours un peu plus de temps que prévu. Pour le dire clairement, la procédure ne peut pas être interrompue pour cette raison.

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

De **voorzitter:** Vraag nr. 14207 van mevrouw Snoy wordt uitgesteld.

03 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 ernstige bedreiging van de verkeersveiligheid doordat buitenlanders een rijbewijs kunnen krijgen zonder een rijexamen te moeten afleggen" (nr. 14239)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs van Belgen die in het buitenland wonen" (nr. 14773)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitreiken van rijbewijzen zonder rijexamen" (nr. 14992)

03 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 grave menace que fait peser sur la sécurité routière la possibilité pour des étrangers d'obtenir un permis de conduire sans passer d'examen" (n° 14239)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis de conduire des Belges résidant à l'étranger" (n° 14773)

- 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 délivrance de permis de conduire sans examen de conduite" (n° 14992)

03.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, België reikt jaarlijks duizenden rijbewijzen uit zonder dat er een rijexamen aan te pas komt. Buitenlanders uit 118 landen kunnen namelijk hun rijbewijs zomaar omruilen voor een Belgisch exemplaar. Voor sommige landen beschikt de Belgische overheid echter over onvoldoende garanties dat de aanvragers ook effectief over de nodige vaardigheden beschikken om op de openbare weg te verschijnen.

Sinds 2010 hebben bijvoorbeeld een kleine 10 000 Marokkaanse onderdanen een Belgisch rijbewijs verkregen zonder te moeten bewijzen dat ze ook effectief kunnen rijden. Marokkaanse rijbewijzen worden in de praktijk bovendien ook vaak aangekocht zonder opleiding. In dezelfde periode sinds 2010 mochten ook anderen – 3 009 Turken, 1 705 Roemenen, 1 305 Chinezen en 871 Iraniërs – hun rijbewijs probleemloos omruilen.

De volledige lijst van landen waarmee ons land een akkoord heeft om wederzijds rijbewijzen te erkennen, telt 118 namen. Talloze daarvan hebben volgens hetzelfde ministerie van Buitenlandse Zaken dat de akkoorden ondertekent, een dubieuze reputatie op het vlak van verkeersveiligheid. Sommige van die landen beschikken niet eens over een volwaardig wegennet, laat staan over een rijvaardigheidstest of wegcode die vergelijkbaar zijn met die van een Europees land. Een greep uit het aanbod: Rwanda 167 rijbewijzen, Congo 42 rijbewijzen, Albanië 429 rijbewijzen, Algerije 1 554 rijbewijzen, Ivoorkust 235 rijbewijzen, Centraal-Afrikaanse Republiek 22 rijbewijzen, Tsjad 1 rijbewijs, Kazakstan 199 rijbewijzen, Botswana 5 rijbewijzen en Benin 148 rijbewijzen.

Dergelijke praktijken kunnen een ernstige bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid. Ook automobilistenorganisaties Touring en VAB vinden dat deze regeling onder de loep moet worden genomen. Danny Smaghe van Touring wil niet iedereen over dezelfde kam scheren. "Er zijn landen waar de rijopleiding veel beter is dan bij ons", zegt hij, verwijzend naar onder meer Duitsland en Nederland, "maar in Marokko kan men bijvoorbeeld zijn rijbewijs gewoon kopen. Als wij streng zijn voor jonge bestuurders, moeten wij het ook zijn voor zij die uit het buitenland komen".

Geert Populier, juridisch adviseur bij VAB, wijst erop dat veel Belgen met rijbewijs ook niet opnieuw zouden slagen voor een rijexamen en pleit daarom ervoor de problematiek eerst duidelijk in kaart te brengen. Ook Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits dringt aan op maatregelen. De toenmalige staatssecretaris van Mobiliteit en uw voorganger, Etienne Schouppe, weigerde echter na publicatie van de landenlijst door *P-magazine* in 2009 iets aan de internationale afspraken te veranderen. Ik citeer Etienne Schouppe: "Dit is diplomatiek en politiek niet haalbaar, omdat sommige landen dan gediscrimineerd worden".

In welke mate is de staatssecretaris op de hoogte van deze problematiek? Werden er maatregelen genomen om een einde te stellen aan deze praktijken? Zo ja, welke en volgens welke planning en waarom niet vroeger? Zo nee, waarom niet?

03.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, je tiens, tout d'abord, à vous présenter mes meilleurs vœux pour l'année 2013. Je suis heureuse à l'idée de travailler avec vous durant cette année encore.

Cela dit, je ne comprends pas très bien pourquoi ma question a été jointe à celles de mes collègues car elle ne traite pas du tout du même sujet; en effet, elle concerne le permis de conduire des Belges qui résident à l'étranger.

Cette précision étant faite, j'en viens au cœur de ma question. Suite à la réforme du permis de conduire qui a été adoptée, le format de ce dernier est appelé à être modifié. C'est ainsi qu'à partir de 2017, le format des permis de conduire sera identique à celui des cartes bancaires.

Suivant plusieurs témoignages, les Belges qui résident à l'étranger ne peuvent obtenir de duplicata de leur permis belge. Si celui-ci est perdu ou détruit, les démarches sont longues et complexes. Par ailleurs, la législation prévoit que tout Belge ayant sa résidence normale dans un pays de l'Espace économique européen ne peut obtenir de duplicata en Belgique.

Monsieur le secrétaire d'État, votre administration a-t-elle déjà examiné cette problématique et prévu des mesures en vue de solutionner le problème qui pourrait se poser après la mise en place du nouveau format de permis de conduire?

03.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, het betreft duidelijk twee verschillende vragen, met name een vraag over het rijbewijs van buitenlanders in België en een vraag over "le permis de conduire des résidents à l'étranger".

Ten eerste, volgens artikel 23, § 2, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, is de aanvrager van een rijbewijs vrijgesteld van rijexamens, indien hij een geldig nationaal buitenlands rijbewijs kan voorleggen dat is afgegeven overeenkomstig de voorwaarden die inzake internationaal wegverkeer van toepassing zijn of waarvan de geldigheid krachtens door de Koning gesloten akkoorden is erkend.

Deze akkoorden zijn meer bepaald de Conventie van Genève van 1949 en de Conventie van Wenen van 1968.

Bovendien heeft ons land met vijftientig landen een bilateraal akkoord gesloten, waarvan zes akkoorden tot een automatische omwisseling van het rijbewijs aanleiding geven.

Ik wens met alle betrokken diensten, zoals Buitenlandse Zaken en de politie, te overleggen, om eventuele fraude, afkomstig van bepaalde landen, tegen te gaan, zowel op het vlak van de nagemaakte rijbewijzen als op het vlak van de zogenaamde, gekochte rijbewijzen. Ik kan u trouwens mededelen dat het bij het aangehaalde voorbeeld helemaal niet klopt dat de rijbewijzen er gewoon worden gekocht.

Verskillende oplossingen zijn mogelijk, waarover na onderzoek een consensus met alle betrokken instanties, meer bepaald de diplomatieke wereld, moet kunnen worden gevonden.

Artikel 23, § 2, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer kan worden aangepast door de automatische omwisseling van erkende, niet-Europese rijbewijzen voor een Belgisch rijbewijs af te schaffen. Er kan worden bepaald dat de houder van een erkend, niet-Europees rijbewijs eveneens een theoretisch, een praktisch en een medisch examen moet afleggen, zoals alle Belgische kandidaten voor het rijbewijs, en dat hij of zij eventueel ook een opleiding moet volgen, hetzij een vrije opleiding, hetzij een opleiding via de rijsschool.

Ook kan een specifieke opleiding, die bestaat uit een bijscholing betreffende de eisen die in het Belgische verkeer worden gesteld, verplicht worden gemaakt. Een dergelijke theoriecursus kan het accent leggen op een aantal specifieke situaties in het Belgische verkeer.

Ten slotte kan aan de persoon die de uitwisseling bekomt, een geïllustreerde informatiebrochure over de gedragsregels in het Belgische verkeer, zoals het alcoholgehalte, het dragen van de gordel, de snelheidsbeperkingen en het vluchtmisdrijf, worden meegegeven.

Statistieken over de niet-ingezetenen en verkeersongevallen zijn niet beschikbaar. Er is nog geen overleg met de Gewesten gebeurd, aangezien voornoemde wet een federale materie blijft.

La question de Mme De Bue concernait les permis de conduire des résidents belges à l'étranger. À ce sujet, il convient de distinguer les ressortissants belges qui résident dans un pays tiers de l'Espace économique européen (EEE) de ceux qui résident dans un pays de l'EEE, à l'exception de la Suisse.

Les conducteurs de la première catégorie peuvent obtenir un duplicata de leur permis national belge ou un permis de conduire international auprès de la dernière commune de résidence en Belgique. Pour ceux de la seconde catégorie, les directives européennes sont claires: le pays d'accueil seul délivre les nouveaux permis de conduire, duplicatas ou permis de conduire internationaux. En cas de perte, vol ou destruction du permis belge, une attestation délivrée par l'autorité de délivrance belge (dernière commune de résidence en Belgique) permet d'obtenir un permis de conduire national auprès du pays d'accueil (article 8 de la directive 1991/439 et article 11 de la directive 2006/126).

03.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te horen dat u een overleg plant met het oog op de aanpak van deze problematiek.

Uw voorganger was niet echt geneigd om daaraan al iets te doen, maar ik blijf erbij dat dit zeker een element kan zijn om de verkeersveiligheid te doen toenemen.

U zegt ook dat u niet over statistieken beschikt. Wat is de reden daarvoor? Ik dring erop aan om daaraan in de toekomst een onderzoek te wijden. Ik denk dat dit nuttige informatie kan opleveren en u extra argumenten kan bezorgen om deze problematiek aan te pakken.

Ik hoop alvast dat het overleg redelijk snel zal plaatsvinden en dat de nodige maatregelen op korte termijn zullen worden genomen.

U somt een aantal alternatieven op, zoals een informatiebrochure. Ik denk dat de problematiek iets meer zal vergen dan louter het uitgeven van een brochure waarin alle regels staan. Ik heb in de pers vernomen dat het probleem toch groter is dan u hier toegeeft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 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 "le rapport du SSICF" (n° 14354)

- 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 "l'audit sur les franchissements de signaux" (n° 14995)

04 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 "het verslag van de DVIS" (nr. 14354)

- 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 audit betreffende het voorbijrijden van stoptonende seinen" (nr. 14995)

04.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il y a quelques semaines, nous avons reçu le rapport 2011 du SSICF. Il est interpellant de lire, dès les premières pages, que le nombre de dépassements illicites de signaux demeure préoccupant, même si la conclusion est plutôt positive, annonçant que la sécurité de nos chemins de fer s'est légèrement améliorée. Certains points de ce rapport me semblent mériter une explication de votre part car il s'agit là de points capitaux pour continuer à

améliorer la sécurité du transport public.

La Commission spéciale sécurité du rail avait recommandé la mise en place d'un audit concernant les dépassements de signaux. Malheureusement, nous n'avons rien vu venir. Je voudrais dès lors savoir où nous en sommes par rapport à cette recommandation et connaître le planning proposé pour le mettre en place dans les meilleurs délais.

Une des recommandations concernait aussi les ressources humaines du SSICF. Le personnel devait être porté à 46 équivalents temps plein en 2013, mais le SSICF n'a pu commencer son recrutement pour 2012 qu'au mois de novembre. Apparemment, le SSICF ne peut pas utiliser son fonds monétaire pour engager du personnel. Pourriez-vous nous dire si les dirigeants peuvent utiliser ce fonds rapidement pour remplir leurs engagements pris devant la Commission spéciale sécurité du rail?

04.02 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, comme vient de le dire Mme De Bue, la récente audition du SSICF a mis en évidence que l'audit recommandé par la Commission spéciale sécurité du rail, audit consacré aux franchissements de signaux, faisait toujours l'objet de retards en termes de concrétisation.

Voilà maintenant près de trois ans qu'est survenue la catastrophe de Buizingen, et près de deux ans que les différentes recommandations ont été formulées. Si on peut comprendre qu'un certain temps soit nécessaire à la mise en œuvre de certaines d'entre elles, selon un calendrier déterminé, il est plus difficile de comprendre pourquoi cet audit sur une problématique qui a été au centre des travaux de la Commission spéciale sécurité du rail n'a toujours pas été mis en œuvre. Je me réfère ici à notre dernier échange de vues en Commission de suivi sécurité du rail qui a eu lieu en juin 2012. Dans le document que vous aviez soumis à l'époque, à notre analyse, il était indiqué que, pour ce qui concerne l'analyse sur le dépassement des signaux et les recommandations en la matière, le lancement de l'audit externe était prévu pour le second semestre de 2012. Or, l'audition des responsables du SSICF a montré qu'on n'en était visiblement toujours pas là.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me dire où en est la mise en œuvre de cette recommandation? Pouvez-vous, enfin, nous donner un calendrier précis pour ce qui concerne le début de cet audit?

04.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, le nombre de dépassements de signaux reste évidemment un problème préoccupant. Malgré sa légère diminution constatée en 2011 et bien que le système d'enregistrement de plus en plus performant puisse influencer les statistiques, ce problème mérite toute l'attention du gestionnaire de l'infrastructure des entreprises ferroviaires, mais également de l'Autorité nationale de Sécurité et du gouvernement.

Les troisièmes avenants au contrat de gestion entre l'État et Infrabel et entre l'État et la SNCB chargent d'ailleurs Infrabel de l'élaboration et de l'exécution d'un plan d'action en collaboration avec la SNCB et l'ensemble des entreprises ferroviaires. Le 29 novembre dernier, la SNCB a organisé dans ce cadre la première réunion de ce qu'elle a nommé le SPAD (Signals Passed at Danger Desk).

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) participe activement à ces travaux. L'audit auquel vous vous référez en constituera un élément clef. L'appel d'offres pour cette mission a eu lieu en août 2012 et la notification du marché est intervenue après l'obtention de l'accord du Conseil des ministres du 13 décembre dernier dans le cadre des mesures de prudence budgétaire pour les dépenses supérieures à 5 500 euros. La motivation de l'attribution du marché a été signée fin décembre. Le marché a été ensuite attribué. La période d'appel pour les sociétés qui ne sont pas lauréates pour ce marché se terminera le 23 janvier. Après cette date, le SSICF organisera au plus vite la réunion de lancement.

S'agissant des ressources humaines, le projet de plan de personnel 2012 du SSICF rédigé en début d'année prévoyait de porter l'effectif du service à quarante-trois personnes pour un budget provisionnel de 3 614 000 euros. La procédure d'approbation du plan a été lancée après la parution au *Moniteur belge* du 30 mai 2012 de la circulaire n° 617 "Informations relatives au plan de personnel 2012 pour les services qui ont une source de financement en dehors de l'enveloppe de personnel".

L'approbation finale par les deux ministres compétents – du Budget et de la Fonction publique – est intervenue le 19 octobre dernier. À ce moment, le SSICF a pu entamer les procédures de recrutement. Le SSICF a procédé à la sélection. Parmi le personnel du groupe SNCB qui a postulé, on compte neuf

candidats de niveau A et quatre autres de niveau B. Je viens de donner mon accord pour la poursuite des démarches en vue du détachement de ces lauréats au SSICF. Mon objectif est d'introduire en 2013 un plan de personnel à hauteur de ces quarante-six équivalents temps plein après avoir déposé au Conseil des ministres le projet d'arrêté royal fixant pour 2013 le financement du SSICF à charge du secteur ferroviaire.

04.04 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Le timing de l'audit, dont vous avez bien expliqué la procédure, est-il déjà établi? Le cas échéant, quand peut-on espérer les résultats?

04.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Je me faisais la même réflexion que Mme De Bue sur la question. Pour ma part, je vais rester positif. Les choses ont tardé; visiblement, maintenant, ça y est. Mais on l'avait déjà dit la dernière fois. Vous comprendrez aisément, monsieur le secrétaire d'État, que je reposerai régulièrement la question pour suivre la mise en route effective. Je vous rejoins sur l'importance que vous accordez, vous aussi, à cette matière.

On a aujourd'hui pris connaissance d'une communication assez positive et assez optimiste d'Infrabel sur la diminution du nombre de franchissements de signaux. Rappelons simplement qu'on revient au niveau de celui de 2009, avant le début de la généralisation du TBL1+. Il n'y a vraiment pas de quoi se réjouir, pour l'instant, des résultats en matière de franchissements. Je rappelle que nous sommes parmi les cinq pays - au moins - les plus mauvais de la classe européenne en matière de franchissements de signaux.

À côté de ce que fait et doit faire Infrabel, un audit externe devrait être réalisé par l'Autorité nationale de Sécurité. C'était une recommandation de notre commission, elle n'a pas été faite par hasard, tout comme elle n'a pas été proposée par hasard par les experts et par l'Agence européenne de Sécurité. J'espère que cette étude pourra formuler le plus rapidement possible de nouvelles recommandations qui permettent de diminuer fortement le nombre de franchissements de signaux.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 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 lange wachttijd op een PVG-nummer bij ombouw" (nr. 14350)

05 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 "la longueur des délais avant d'obtenir un procès-verbal d'agrément (PVA) lors de la transformation d'un véhicule" (n° 14350)

05.01 Frank Wilrycx (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, speciale voertuigen, zoals brandweerwagens, ambulances en tankwagens, worden door een autoconstructeur als een rijdend chassis geleverd aan een autohandelaar die op zijn beurt een constructeur aanspreekt om de opbouw te realiseren. Dat rijdend chassis wordt geleverd met een proces-verbaal van goedkeuring — PVG Onvolledig Voertuig. Wanneer de opbouw afgewerkt is, wordt een aanvraag ingediend voor een PVG Volledig Voertuig. Dat gebeurt aan de hand van een volledig samengesteld en gepersonaliseerd dossier per voertuig, met foto's, gewicht, afmetingen en dergelijke. Het uiteindelijk PVG Volledig Voertuig wordt vermeld op het gelijkvormigheidsattest en op het inschrijvingsbewijs, waarna het voertuig pas in gebruik kan worden genomen.

De behandeling van de aanvraag voor de PVG-nummers Volledig Voertuig duurt echter zeer lang. Die lange wachttijd is nefast, zowel voor de eindklant omdat hij lang op zijn voertuig moet wachten, als voor de autohandelaar omdat hij het rijdend chassis moet prefinancieren.

Een soortgelijk probleem doet zich voor bij vrachtwagens, maar in dat geval spreekt men niet van een PVG, maar van een document COC deel 2. Voor het COC deel 2 bestaat eveneens een lange wachttijd.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van de lange wachttijd alvorens een PVG Volledig Voertuig of een COC deel 2 voor vrachtwagens kan worden afgeleverd?

Wat is de huidige achterstand? Wat is de reden daarvoor?

Via welke maatregelen kunt u die wachttijden eventueel beperken?

05.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Wilrycx, een recente evolutie inzake de kaderrichtlijn 2007/46 heeft sinds 21 oktober 2012 een nieuwe homologatieprocedure verplicht gemaakt voor de opbouwers. Dit heeft gezorgd voor een meer ingewikkelde procedure.

Voor het type goedkeuringsdossier werd 76 % van alle dossiers binnen de vooropgestelde termijn van 60 dagen behandeld. 24 % van de dossiers heeft een langere behandelingstermijn dan 60 dagen. Voor de individuele goedkeuringsdossiers werd 80 % van alle dossiers binnen de vooropgestelde termijn van 30 dagen behandeld. 20 % van deze dossiers heeft een langere behandelingstermijn dan 30 dagen.

Gelet op het feit dat de betrokken dienst sinds maanden te kampen heeft met een tekort aan personeel, heeft dit in sommige gevallen inderdaad geleid tot zeer lange behandelingstermijnen. Deze personeelsproblematiek krijgt een eerste oplossing in de loop van de eerste semester van 2013.

Ik moet ook vaststellen dat er, ondanks de inspanningen die werden geleverd, zowel door mijn diensten als door de betrokken beroepsfederatie, nog te veel onvolledige dossiers worden ingediend, ondanks het feit dat zij worden opgesteld door professionelen. Dit blijft dus een aandachtspunt.

De te lange behandelingstermijn is deels onze verantwoordelijkheid, maar is ook te wijten aan de niet-volledige dossiers. Wij moeten inspanningen doen en de dossiers moeten ook beter worden ingediend.

Samen met de sector heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer in een proactieve aanpak voorzien met het project iFAST dat een zeer snelle behandeling van deze aanvragen verzekert indien het gaat om een opbouwer die reeds heeft getoond dat hij volledige en goed afgewerkte dossiers kan afleveren. De termijn van aflevering zal veel worden ingekort en dit is ook nodig.

Dit project zit tegenwoordig in een overgangsfase waarbij de betrokken dienst reeds het principe toepast met een manuele behandeling, maar waar de webapplicatie nog in een testfase zit. Deze applicatie wordt in productie gezet in de loop van deze maand.

05.03 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dat die goede vooruitzichten ook werkelijkheid zullen worden. Het is een beetje frustrerend dat voertuigen soms in de garage staan, waarvan een aantal reeds werd betaald maar die nog niet kunnen worden gebruikt door de eindklant. Ik hoop dat u daarvoor samen met de sector een goede oplossing vindt.

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

06 **Question de M. Bernard Clerfayt 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 nuisances générées par le survol aérien en Région bruxelloise" (n° 14352)**

06 **Vraag van de heer Bernard Clerfayt 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 overlast ten gevolge van het overvliegen van het Brussels Gewest" (nr. 14352)**

06.01 **Bernard Clerfayt** (FDF): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je reviens sur la question des nuisances liées au survol des avions dans des zones densément peuplées. La question n'est évidemment pas neuve. Le survol de la Région bruxelloise amène son lot de nuisances environnementales et sonores, de débats et de déclarations en tout genre.

Voici quelques mois, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il commencerait à mettre le nouveau plan fédéral de répartition des routes du survol de Bruxelles, le "plan Wathelet", initialement "plan Schouppe", et qu'il l'appliquerait à partir de septembre-octobre 2012. Selon vos propres propos relevés dans la presse, le dossier devrait aller relativement vite pour les nouvelles routes au départ des pistes 025 et celles de la piste 02. Vous tablez sur une mise en œuvre complète de ce plan au printemps 2013. Il est donc déjà partiellement d'application et je souhaite faire le point avec vous sur sa mise en œuvre.

Il apparaît que ce nouveau plan fédéral de répartition des routes aériennes n'a pas été réalisé en concertation avec le gouvernement bruxellois. Or, a priori, il me semble qu'une coopération entre le fédéral et la Région bruxelloise est nécessaire afin de répondre à la problématique des routes aériennes, tout en respectant les normes de bruit bruxelloises et les intérêts légitimes de la population bruxelloise. Les normes de bruit de la Région ont d'ailleurs été confirmées depuis lors par de nombreuses décisions de justice et sont tout à fait applicables

Monsieur le secrétaire d'État, la mise en œuvre de ce plan fédéral de répartition des routes du survol de Bruxelles et des nuisances sonores a-t-elle bien débuté? Où en est-on? Comptez-vous conclure un accord de coopération avec la Région bruxelloise en vue d'une résolution de la problématique précitée? Comptez-vous encore modifier certaines routes aériennes et définir de manière plus précise les routes afin de limiter encore les nuisances environnementales et les désagréments pour les riverains? Comptez-vous à l'avenir tenir compte d'un critère de densité de la population pour éviter le survol des quartiers les plus densément peuplés? Comptez-vous créer une autorité de contrôle indépendante et neutre, chargée de veiller au respect des procédures aériennes, telle que demandée et proposée par le gouvernement bruxellois? Enfin, afin de réduire l'impact sanitaire des activités aéroportuaires et du trafic aérien sur les populations vivant en Région bruxelloise, comptez-vous mener une enquête épidémiologique?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Clerfayt, la mise en œuvre des accords du Conseil des ministres du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010 – que vous connaissez particulièrement bien étant donné que, comme membre du gouvernement de l'époque, vous les avez, comme moi, approuvés et soutenus – se concrétisent étape par étape et en fonction de l'avancement des travaux d'implémentation de Belgocontrol et de la DGTA.

En ce qui concerne l'accord de gouvernement, une concertation est prévue avec l'autorité fédérale et la Région de Bruxelles-Capitale – ce sont les mots de l'accord de gouvernement – afin d'aboutir à un accord de coopération et de résoudre la problématique des normes de bruit bruxelloises et leur impact sur l'attractivité de l'aéroport de Bruxelles-National. Un tel accord permettrait effectivement d'aboutir à une loi-cadre. Des réunions en ce sens ont déjà eu lieu avec la Région de Bruxelles-Capitale, notamment les 2 mars, 25 mars et 26 octobre 2012, afin d'avancer sur le sujet.

Il est dans l'intention de Belgocontrol de développer *in extenso* la publication des routes SID en navigation de précision P-RNAV, ce qui permettrait une beaucoup plus grande précision en termes de survol. Les premières publications de routes de départ P-RNAV ont été publiées le 13 décembre 2012, pour les décollages depuis la piste 020. En théorie, la précision du suivi du tracé idéal sera, de la sorte, multiplié par un facteur 5.

Le critère de densité de population fait partie des principes de développement de routes dans l'accord du 26 février 2010. Je me doute que c'est un des éléments qui vous ont amené à marquer votre accord par rapport à ce nouveau plan. Cela implique que les décisions prises par le Conseil des ministres intègrent d'ores et déjà ce paramètre environnemental de survol de la population.

Tel que prévu par l'accord de gouvernement, mes services ont initié la rédaction d'un avant-projet de loi sur la création d'une autorité indépendante qui serait chargée du contrôle des procédures de vol et restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

Le lancement d'une enquête épidémiologique relève des compétences de ma collègue la ministre de la Santé à laquelle je transmets la question. Cependant, pour ma part, j'ai l'intention d'intégrer dans l'avant-projet de loi susmentionné, parmi les compétences de la future autorité de contrôle, la possibilité de suggérer au ministre compétent, par voie d'avis, de telles études.

En ce qui concerne la protection de la santé des riverains, je me suis également assuré que ce critère sera maintenu dans la méthode d'analyse pour l'efficacité du nouveau règlement sur les restrictions d'exploitation aéroportuaire, lorsqu'une modification de ces dernières est envisagée.

06.03 Bernard Clerfayt (FDF): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'ai bien entendu vos réponses. Il me reste deux questions.

Premièrement, si j'ai bien compris, la nature des discussions que vous avez avec la Région bruxelloise vise à l'amener à revoir, à la baisse je suppose, les normes de bruit. C'est ainsi que je comprends votre réponse.

Votre demande est donc d'inviter la Région bruxelloise à revoir les normes: vous sembliez indiquer qu'elles auraient un impact négatif sur l'activité aéroportuaire.

Deuxièmement, dans quel délai pensez-vous pouvoir présenter au gouvernement puis au parlement cet avant-projet ou ce projet de loi créant enfin cet organe de contrôle indépendant?

06.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Cher collègue, en réponse à votre première sous-question, je dirais qu'il est clair que les intérêts sont divergents ou peuvent diverger, mais il s'agit de permettre de vivre ensemble. Tout aéroport engendre des nuisances, mais il convient de les minimiser tout en permettant un développement économique sain et optimal de l'aéroport.

Nous essayons de concilier ces deux intérêts. Aujourd'hui, je ne vous dirai pas dans quel sens il faut aller; j'ai mes idées, mais nous déposons des propositions sur la table. Le but est d'arriver à un accord de conciliation entre des intérêts parfois divergents.

Quant à l'autorité indépendante de contrôle, j'espère sa création pour la fin de cette année. C'est un élément de l'accord de gouvernement et un objectif pour 2013.

06.05 Bernard Clerfayt (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir confirmé que vous souhaitiez que la Région bruxelloise revoie ses normes à la baisse.

Vous tournez autour du pot, mais vous indiquez qu'au nom du fédéral, vous avez le sentiment que les normes bruxelloises auraient un impact négatif sur le développement de l'aéroport. Pourtant, que je sache, ces normes ont d'abord été approuvées par toutes les instances juridictionnelles devant lesquelles elles ont été présentées, d'une part; d'autre part, elles sont conformes à divers niveaux de normes internationales. Elles n'ont pas d'impact sur l'activité aéroportuaire pour autant que l'on respecte les normes de bruit, donc le calme auquel ont droit les riverains.

06.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Clerfayt, s'il n'existait pas d'impact sur l'aéroport, s'il n'existait aucun risque et aucune difficulté quant au développement économique de l'aéroport, cela se saurait. Ou alors cela n'en a pas et je m'en réjouis: nous pouvons tout adapter immédiatement. Comme moi, vous le savez!

Ne faites pas semblant de croire qu'imposer certaines normes de bruit n'induirait aucun impact sur le développement économique de l'aéroport!

Comme moi, vous avez accepté les accords 2008-2010 relatifs à l'utilisation des pistes et aux normes de vent en vigueur à l'aéroport de Bruxelles. C'est ce que j'exécute aujourd'hui. Tout ce que nous pourrions entreprendre pour concilier au mieux l'impact en termes de bruit et le développement de l'aéroport, nous le ferons. Mais essayer de faire croire que l'on peut imposer toutes les normes de bruit que l'on veut sans mettre en danger l'aéroport ou que l'on peut le développer "plein pot" sans infliger de nuisances aux riverains, ce sont deux discours qui sont faux. Donc, nous essayons de concilier les deux intérêts de la meilleure manière possible. Voilà la seule vérité!

06.07 Bernard Clerfayt (FDF): Mais il est tout aussi faux de faire croire que les normes de bruit qui ont été prises par la Région bruxelloise iraient à l'encontre des intérêts fondamentaux de l'aéroport. Il est tout à fait possible d'exploiter un aéroport international desservant une grande capitale européenne tout en respectant les normes de bruit, c'est-à-dire en demandant aux compagnies d'élaborer des stratégies de vol qui respectent aussi les riverains.

Les normes de bruit n'ont pas pour effet d'empêcher tout survol aérien ni toute activité aérienne. Elles ont pour objectif de permettre la poursuite de cette activité dans le respect d'une quiétude suffisante. Au demeurant, le niveau des normes n'a rien d'exceptionnel.

06.08 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: De quoi croyez-vous que nous parlons?

06.09 Bernard Clerfayt (FDF): Je me réfère à des dizaines d'exemples d'aéroports dans le monde. Donc, quand vous nous affirmez que ces normes constitueraient un obstacle au développement naturel et nécessaire de cet aéroport qui dessert la capitale, vous tenez un discours fallacieux. Vous lancez un faux débat en attaquant ces normes. Il importe maintenant que les autorités aéroportuaires et vous en tant que

régulateur et autorité de contrôle appliquez des procédures de vol qui permettent le développement des activités de cet aéroport tout en respectant les riverains.

Je sais que pèsent des contraintes particulières, puisque l'aéroport est situé près d'un centre-ville et que les vents dominants sont à l'est; les procédures de vol sont donc contraignantes vu l'environnement urbain. Néanmoins, les habitants ont autant de droits que l'aéroport. Jusqu'à présent, les normes de bruit n'ont jamais empêché l'essor d'une quelconque activité aéroportuaire pour autant qu'elle soit respectueuse des riverains.

06.10 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Mais de quoi croyez-vous que nous parlons lorsque nous rencontrons des représentants de la Région de Bruxelles-Capitale? De la manière de concilier le développement économique de l'aéroport avec les intérêts des habitants de la Région. Vous croyez que nous parlons du sexe des anges?

06.11 Bernard Clerfayt (FDF): Souhaitez-vous ou acceptez-vous le maintien du niveau actuel des normes bruxelloises ou les discussions ont-elles pour objet d'amener ces normes à la baisse? Telle est la question à laquelle je voudrais que vous me répondiez!

06.12 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je vais reprendre les propos que vous avez personnellement tenus tout à l'heure. Comment peut-on garantir le même développement de l'aéroport tout en respectant ces normes? Est-ce possible? Comment y parvenir? Comment peut-on, en se parlant plutôt qu'en s'assignant devant les tribunaux, faire en sorte de garantir le même développement de l'aéroport, tout en respectant les normes? Ne serait-il pas utile de se poser cette dernière question avant de dire qu'un des deux doit accepter un compromis. Si on arrive à concilier les deux intérêts, tant mieux! Est-ce possible? C'est ce à quoi nous nous attelons actuellement. Il s'agit ici de la seule bonne réponse. Mais peut-être est-elle un peu trop sensée!

06.13 Bernard Clerfayt (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, j'attends avec intérêt le résultat de vos négociations avec la Région bruxelloise.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 14370 van de heer Vandepuut wordt uitgesteld. Ook vraag nr. 14377 van de heer Van Biesen wordt uitgesteld.

07 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het in kaart brengen van straatraces" (nr. 14388)

07 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la cartographie des rodéos urbains" (n° 14388)

07.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag dateert van een tijd geleden. Ik heb ze ingediend naar aanleiding van het voornemen dat u in het weekend van 24 en 25 november 2012 hebt gelanceerd om de eigenaar van de wagen aansprakelijk te stellen voor verkeersovertredingen wanneer deze te kennen geeft dat hij niet de chauffeur was en weigert de identiteit van de verkeersovertreder bekend te maken.

Eindelijk wordt dit achterpoortje in de wet gesloten. Het zorgt er immers voor dat boetes na een eenvoudig smoesje of een leugentje om bestwil in de vuilnisbak belanden. Snelheidsovertreders en andere wegpiraten die niet onmiddellijk geïdentificeerd kunnen worden krijgen nu niet langer vrij spel.

Dat is heuglijk nieuws, maar diezelfde dag werd het overschaduwd door een hallucinant geval van verkeersagressie. In Bree kostte een straatrace tussen twee wagens het leven aan twee personen. Drie anderen liepen verwondingen op. Daarmee kwam de teller in 2012 op vijf dodelijke slachtoffers als gevolg van straatraces. Naar ik verneem vielen er vorige week opnieuw doden bij straatraces, dus ik vrees dat de teller intussen verhoogd zal zijn.

Straatracen kunnen verschillende vormen aannemen. De deelnemers zijn zeer divers. Het lijkt mij dan ook noodzakelijk de deelnemers in kaart te brengen om adequaat op het fenomeen te kunnen reageren.

In een reactie op de straatrace in Bree ziet de VAB maar één oplossing voor het fenomeen, namelijk intelligente snelheidsbegrenzers. Nog niet zo lang geleden werd ter zake een resolutie ingediend. Ik heb begrepen dat hierover binnenkort hoorzittingen zullen worden gehouden.

Wij zijn van oordeel dat snelheidsbegrenzers een algemene maatregel moeten uitmaken, en niet mogen worden gereduceerd tot een strafmaatregel. Ook andere beleidsmaatregelen moeten mogelijk zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik krijg graag antwoord op de volgende vragen.

Is er zicht op de omvang van het fenomeen straatracen? Heeft het BIVV het al in kaart gebracht? Bestaan hierover cijfers?

Kunt u mij een overzicht geven van het aantal ongevallen ten gevolge van straatracen vorig jaar? Er is sprake van vijf dodelijke slachtoffers. Klopt dat? Ik meen te weten dat er vorige week ook dodelijke slachtoffers waren, en dat het cijfer hoger ligt?

Welke beleidsmaatregelen kunnen genomen worden tegen dit fenomeen? Welke eventuele tekortkomingen bestaan er bij politie en Justitie om er daadkrachtiger tegen op te treden?

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

07.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, straatracen worden niet geregistreerd in de verkeersongevalformulieren van de politie. Ik beschik dus niet over informatie over de omvang van het fenomeen, het aantal ongevallen met letsels of de kosten of gevolgen ervan.

Artikel 10, punt 4, van het verkeersreglement bepaalt dat het verboden is een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden. Het is het zwaarste type van overtreding van de vierde graad, waarvoor de bestuurder voor de rechtbank zal moeten verschijnen. De rechter zal hem een geldboete tussen 240 en 3 000 euro opleggen en in principe ook een vervalverklaring van acht dagen tot vijf jaar.

Het is niet gemakkelijk de strijd aan te binden tegen dergelijke races vermits de politie veelal niet weet waar en wanneer ze gepland zijn, als ze dat al zijn.

Het staat evenwel buiten kijf dat als deze roekeloze bestuurders, die zichzelf en anderen rechtstreeks in gevaar brengen, tegen de lamp lopen, zij heel zware straffen riskeren.

07.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik vermoed dat de oorzaak van dergelijke straatracen is dat men wil uittesten hoe snel een wagen kan rijden. Een van de zwaarste straffen voor dergelijke mensen is volgens mij toch het begrenzen van hun snelheid. Daar zou een verplicht ISA-systeem een oplossing zijn.

Ik denk dat men heel zwaar moet optreden tegen dergelijke zaken. Zoals u zegt, brengt men immers niet alleen zichzelf in gevaar, maar ook de anderen.

Een geldboete is een zaak, maar men moet ofwel een rijverbod hebben of de snelheid verder aanpakken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stand van zaken van het FABEC-**

akkoord" (nr. 14441)

08 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'état d'avancement de l'accord au sujet du FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)" (n° 14441)

08.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, in Europa is er al heel lang een proces lopende dat de Single European Sky zou moeten realiseren en aan de hand van *Functional Airspace Blocks* voor moet zorgen dat onze vluchten efficiënter worden georganiseerd, dat de vluchten korter zijn, dat er minder kosten zijn, dat er minder brandstof wordt gebruikt, dat er minder impact op het klimaat is enzovoort.

4 december 2012 was een deadline op het vlak van de verschillende FAB's. Op dat moment moesten die aan een aantal eisen voldoen. Alleen is het Single Sky Committee van oordeel dat geen enkele FAB, en dus ook niet onze eigen FABEC, de deadline zal halen en wellicht ook niet heeft gehaald.

Bovendien is het comité ook vernietigend over de stand van zaken van FABEC. Nationale belangen staan beslissingen in de weg. Veiligheidtargets en maatregelen blijven uit. Er is geen optimalisatie van de technische systemen en ga zo maar door. Wij hebben het daarover al heel veel gehad, net zoals met uw voorganger trouwens.

Als wij een eengemaakt luchtruim willen, is er dus nog heel wat werk aan de winkel.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verloopt het overleg tussen de staten die samen FABEC vormen? Wat is er vandaag al gerealiseerd? Heeft FABEC de deadline van 4 december 2012 gehaald? De vraag is opgesteld toen de deadline in theorie nog zou kunnen worden gehaald. Wat zijn de gevolgen daarvan vandaag?

Bij de Europese Commissie zouden er werkgroepen zijn opgestart die moeten bekijken of er mogelijk kleinere FAB's zouden kunnen worden gevormd. Kunt u mij iets meer zeggen over de werkzaamheden van die werkgroepen? Wat wil dat zeggen voor ons land? Zijn er specifieke denksporen die ter zake worden bestudeerd?

Ik stel deze vraag specifiek, omdat wij vrezen dat, als er geen doorbraak is op een niveau zoals FABEC, er vroeg of laat een top-down benadering komt, waarbij ons land door grotere spelers in FABEC, zoals Frankrijk en Duitsland, zal worden verdrukt. Het is heel belangrijk dat ik hierop even de klemtoon leg.

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De eerste besprekingen in verband met FABEC zijn gestart in 2006 met als resultaat een *feasibility study*, die werd afgeleverd op 26 juni 2008. De onderhandelingen zijn voortgezet en een FABEC-statenverdrag werd ondertekend door de betrokken ministers van België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland op 2 december 2010.

Er is een beheersstructuur opgezet tussen de staten, aangestuurd door een voorlopige beheersraad. De raad kwam vier keer samen in 2012 en het overleg gaat uiteraard voort in 2013.

De staten hebben een gezamenlijk prestatieplan opgesteld voor capaciteit, milieu, vliegveiligheid en militaire doeltreffendheid. De prestatiedoelstellingen voor kostenefficiëntie werden nationaal vastgesteld. De luchtverkeerleidingdiensten hebben een werkplan opgesteld, waarvan de implementatie gespreid wordt over de komende jaren. De hoofdbrok is de reorganisatie van het luchtruim, die stuit op verkeerstechnische moeilijkheden, en het huidige financiële vergoedingsstelsel, dat noodzakelijke aanpassingen sterk belemmert. Immers, als men vliegverkeer van het ene land naar het andere omleidt, is er tot op heden geen financiële compensatie. Dat aspect wordt door een specifieke werkgroep met hoogdringendheid onderzocht.

Ten tweede, het FABEC-verdrag is niet in werking getreden op 4 december 2012, want België moet het verdrag nog ratificeren. De voornaamste redenen voor de vertraging waren de associatieprocedures met de Gewesten. Momenteel ligt het dossier bij de FOD Buitenlandse Zaken.

Een ontwerp van wet zal worden voorgelegd ter ondertekening aan de verschillende bevoegde ministers. Na de ondertekening zal het ter ondertekening worden voorgelegd aan de Koning en worden ingediend bij de Senaat. De vertraging in de ratificatie door België betekent echter niet dat de implementatie van FABEC vertraagd wordt. De aangegane verbintenissen tussen de ondertekenende staten worden voort vervuld.

Ten derde, België wil het ondertekende verdrag zeker niet ter discussie stellen. Ik heb ook geen weet van de creatie van kleinere FAB's. Wel is het niet uitgesloten dat, in afwachting dat er in een FAB nog slechts één heffingzone aanwezig is, er in eenzelfde FAB verscheidene heffingzones bestaan of dat sommige van de thans bestaande nationale heffingzones samengesmolten worden. Daarom is een oplossing omtrent de compensatie heel dringend en daarom werd daartoe hoogdringend een werkgroep samengebracht.

08.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord is wellicht het meest optimistisch antwoord wat ik ooit heb gehoord. Immers, wanneer ik spreek met vertegenwoordigers van de vakbonden die mee aan tafel zitten of met luchtverkeersleiders van zowel Nederland en België als Luxemburg en zelfs van Duitsland en Frankrijk, of met leden van de Europese Commissie, dan is daar niemand meer die erin gelooft.

We weten wat aan de grondslag van de blokkering ligt. Die is niet te wijten aan het feit dat er wat heffingszones worden geschrapt. Het komt er gewoon op neer dat we een beetje worden platgedrukt tussen de Fransen en de Duitsers, die elk voor zich in de pers netjes naar voren hebben geschoven het wel leuk te vinden mocht hun organisatie gelden als *single ANSP* voor het hele gebied. Daarom zit de hele kwestie vandaag vast.

We staan voor een uitdaging, want we hebben met Belgocontrol volgens mij in de voorbije jaren heel veel geïnvesteerd, misschien zelfs veel te veel geïnvesteerd in nieuwe systemen en dies meer. We hebben zelfs een bijna volledig marmeren gebouw opgetrokken, waarin FABEC kan vergaderen. Als wij in het dossier niet het voortouw nemen, zullen wij vroeg of laat tussen de Fransen en de Duitsers worden verpletterd. Dat zal niet in het voordeel zijn van onze luchthavens noch van de bestaande werkgelegenheid bij ons, want het wordt dan wel heel eenvoudig om ons land te omzeilen. *Delays* kosten nu eenmaal veel geld en het omleiden van vliegtuigen is helemaal niet zo moeilijk.

Ik vraag u dus, in een bui van constructivisme – af en toe gebeurt dat –, om hier iets aan te doen. Zorg ervoor dat FABEC een belangrijk deel uitmaakt van, en eigenlijk het kernverhaal is in, de beheersovereenkomst die uw voorganger heeft opgesteld en nog altijd ergens op een tafel ligt voor Belgocontrol. Als we dat niet doen en we blijven geloven in verhaaltjes als het BARE-project, dan betekent dat eigenlijk het einde van de luchtverkeersleiding bij ons in België. Dat zou een spijtige zaak zijn, des te meer gelet op het feit dat we daar al heel veel geld in hebben gestoken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14513 van mevrouw Snoy wordt uitgesteld.

09 Vraag 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 "de controle door keuringscentra van de verzekering van de voertuigen" (nr. 14524)

09 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle de l'assurance des véhicules par les centres de contrôle technique" (n° 14524)

09.01 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de controle op niet-verzekerde voertuigen ligt momenteel goed in de markt. Onlangs heeft u beslist dat de autokeuringscentra in België voortaan ook zullen controleren of de aangeboden voertuigen wel zijn verzekerd. Daarmee wordt een volgende schakel ontwikkeld in de strijd tegen onverzekerde voertuigen.

De gegevens over het al of niet verzekerd zijn van voertuigen komen van verzekeringsmaatschappijen en werden al ter beschikking gesteld van de politiediensten in ons land via de computersystemen, zoals u weet. Nu krijgen ook de centra voor automobielinspectie die gegevens door, of dat zou toch moeten. De vraag is of de keuringscentra de gegevens ook juist en correct zullen kunnen lezen en interpreteren.

Kunt u aangeven vanaf wanneer de medewerkers van de autokeuringscentra zullen overgaan tot het systematisch controleren van het al dan niet verzekerd zijn van de voertuigen? Zal dit gebeuren bij alle

voertuigen, dus niet alleen bij personenwagens, maar ook bij lichte of zware vrachtwagens, motorfietsen?

Wat zullen ze controleren en op welke manier zullen de gegevens worden aangereikt? Zullen zij de groene kaart controleren, het voorlopig verzekeringsbewijs dat in het voertuig voorhanden is? Zullen zij de overeenstemming van het polisnummer op de groene kaart vergelijken met de computergegevens?

Het controleren van de gegevens van de groene kaart en de overeenkomst met de computergegevens zal niet zeer eenvoudig zijn. Eigenlijk zouden die medewerkers vooral de betaling van de premies moeten controleren, want daaruit blijkt het verzekerd zijn. Zal dat dus worden gecontroleerd? Het wordt nog moeilijker als we weten dat veel verzekeringsmaatschappijen werken met zesmaandelijke, driemaandelijke en zelfs maandelijkse premiebetalingen. Op welke manier wordt dat gecontroleerd? U kunt het zich perfect voorstellen dat een verzekeringsnemer zich met zijn voertuig naar het keuringscentrum begeeft, met een groene kaart die geldig is voor één maand. Dan zit men met een onverzekerd risico. Wordt dit gecontroleerd? Hoe dan?

In hoeverre zal worden voorzien in een opleiding voor de medewerkers van de keuringscentra? Wordt de controle van alle verzekeringsdocumenten per centrum gecentraliseerd bij één of meerdere mensen? Hoe zult u dat concreet aanpakken?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Logghe, het nazicht van de verzekeringsplicht ter gelegenheid van de technische keuring is een van de maatregelen die worden opgenomen in het actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen. Dit actieplan is klaar en zal begin 2013 aan de Ministerraad worden voorgelegd. Vervolgens zullen natuurlijk alle maatregelen door de administratieve werkgroepen worden uitgewerkt. Op dit moment kan ik dus nog geen concreet antwoord geven op uw vragen. Ze zullen zeker aan bod komen bij de discussie met de verschillende administraties en met de GOCA.

09.03 **Peter Logghe** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat te vernemen.

Ik kan mij de eerste maanden dus in alle rust naar het keuringscentrum begeven zonder dat ik zal worden gecontroleerd.

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

09.05 **Peter Logghe** (VB): Ik neem er nota van dat ik verzekerd ben in de ogen van de staatssecretaris. Natuurlijk ben ik verzekerd. Ik zou gek zijn om onverzekerd te rijden.

Mijn concrete vraag is: wanneer? Wordt dit een zaak voor het paasreces of pas voor het einde van het jaar? Het fenomeen van niet-verzekerde voertuigen sleept al jaren aan. Er wordt in dit Parlement, in deze commissie en in andere commissies al jarenlang aangedrongen op actieplannen en maatregelen. U komt nu met een aantal positieve maatregelen waarvan ik hoop dat ze met enige snelheid worden geïmplementeerd.

Wat belangrijk is, zijn resultaten. Ik zal dit opvolgen op het vlak van resultaten. De resultaten zijn voor mij tweeërlei. Ten eerste, de uitgaven van het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds zullen fundamenteel zakken als wij erin slagen de onverzekerde voertuigen uit het verkeer te halen. Ten tweede, ook het aantal schadegevallen met niet-verzekerde voertuigen zal afnemen. Dat zijn de twee resultaten waarop ik u op het einde van de rit zal afrekenen.

Ik zal deze vraag opnieuw stellen in februari of maart om te vernemen hoever u staat met de implementatie van dit plan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 **Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles Bob" (n° 14533)**

10 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bob-controles" (nr. 14533)**

10.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je tiens, tout d'abord, à préciser que ma question a été déposée voici plus d'un mois. À l'époque, plusieurs médias se faisaient l'écho de chiffres relatifs aux contrôles d'alcoolémie. Il en ressort que seulement 18 % des contrôles ont lieu la nuit alors que la plupart des gens qui ont bu et qui présentent donc des risques en termes de sécurité routière circulent entre minuit et huit heures du matin.

Dans le cadre de votre plan stratégique pour augmenter la sécurité routière, vous déclariez que le montant réclamé en perception immédiate pour les automobilistes dont le taux d'alcoolémie se situe entre 0,5 et 0,8 pour mille passerait de 150 à 170 euros, et que la différence de 20 euros financerait l'augmentation du nombre de contrôles et de la qualité de ceux-ci.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous eu des contacts avec la ministre de l'Intérieur afin de coordonner ces contrôles et faire en sorte qu'ils rencontrent vos exigences en termes de sécurité routières? Plusieurs analyses nous montrent que près de 50 % des tués dans le Sud du pays décèdent dans un accident survenu entre le vendredi soir à 22 h 00 et le lundi matin à 06 h 00. Pouvez-vous nous dresser un bilan de l'évolution du nombre de contrôles sur nos routes?

10.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame De Bue, le nombre de conducteurs contrôlés durant les dix dernières campagnes Bob de fin d'année n'a cessé d'augmenter. Au cours de la campagne 2000-2001, 51 399 conducteurs avaient été soumis à un test. Pour la campagne 2011-2012, l'objectif – qui a été largement atteint – avait été fixé à 200 000.

La campagne actuelle, s'étendant du 14 décembre au 28 janvier, la police a pour mission de contrôler 50 000 conducteurs de plus que l'année dernière, soit un total de 250 000.

Indépendamment des contrôles Bob, je vous indique que le nombre de conducteurs impliqués au cours de ces dernières années dans un accident corporel et ayant subi un test d'haleine a aussi fortement augmenté. L'IBSR précise dans son rapport statistique de 2010 qu'entre 2004 et 2010, le pourcentage de contrôleurs testés impliqués dans un accident de ce type a triplé.

Je tiens aussi à dire que nous avons présenté la dernière campagne Bob en parfaite association avec la police fédérale, dont des membres assistant à la conférence de presse s'étaient engagés à atteindre ces objectifs.

10.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, à travers ma question, je voulais surtout m'assurer du pourcentage de contrôles. Vous avez bien rappelé les objectifs généraux, mais les statistiques portent-elles bien sur les tranches horaires plus risquées? Je voulais donc savoir si l'on avait bien augmenté significativement le nombre de contrôles durant ces moments plus dangereux. Je ne suis pas complètement rassurée.

10.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Le choix du moment où les contrôles sont effectués reste de la responsabilité de la police. La police est bien consciente du fait qu'au plus elle fait des contrôles de voitures "risquées", au plus ces contrôles sont efficaces.

Il est vrai que, statistiquement, les risques sont les plus élevés entre minuit et huit heures. Mais il est aussi vrai qu'un lunch bien arrosé peut arriver à n'importe quelle heure de l'après-midi. Il ne faut pas en arriver à des systèmes où l'on sait que l'on est susceptible de se faire attraper uniquement pendant la nuit. J'ai toujours du mal à dire que l'on va surtout cibler certaines heures ou certaines personnes. Il faut que les gens sentent que, quel que soit le moment où ils sortent, ils ont une chance d'être contrôlés. Quand on augmente de 50 000 unités le nombre de contrôles, cela signifie qu'il y en aura aussi plus la nuit. Il s'agit d'une augmentation de 25 % du nombre de contrôles, mais je ne peux pas vous en donner la répartition en tant que secrétaire d'État à la Mobilité.

De **voorzitter:** Liever dan daarover in de pers te moeten lezen, zag ik hier een korte bespreking van een evaluatie ter zake, zodat we weten hoeveel er in totaal, overdag en 's nachts wordt gecontroleerd. Ik neem aan dat men die evaluatie toch maakt. Ik weet dat het een gedeelde verantwoordelijkheid met de politie is, maar opdat de commissie kort op de bal zou kunnen spelen, zou het goed zijn om uit eerste bron op de hoogte te worden gesteld.

10.05 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Dat is een goed idee. Wat misschien goed zou zijn, is om samen met de commissies voor de Binnenlandse Zaken en de Infrastructuur het BIVV en de politie uit te nodigen om hier de resultaten van de bobcampagne van dit jaar te presenteren.

Mevrouw De Bue, wat aan bod zou kunnen komen, is de vraag of het aantal controles even belangrijk is als de kwaliteit van de controles zelf. Hoe kan men het aantal controles en de doeltreffendheid van de controles verbeteren? Die twee aspecten moeten misschien meer aan bod komen.

Ik kan dat vragen aan het BIVV. Voor de politie kunt u misschien contact opnemen met de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 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 pneus hiver" (n° 14535)

- Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les pneus d'hiver" (n° 15004)

11 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 "winterbanden" (nr. 14535)

- 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 "winterbanden" (nr. 15004)

11.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, vous vous êtes une nouvelle fois exprimé dans la presse sur l'opportunité de généraliser l'utilisation des pneus hiver. Personnellement, j'estime l'idée excellente. En effet, plusieurs enquêtes démontrent l'utilité de ces pneus à partir de 7 degrés.

Vous avez évoqué un programme dont serait chargé l'IBSR. De plus, vous feriez intervenir les assureurs.

Monsieur le secrétaire d'État, quel est le timing que vous envisagez?

Des propositions concrètes ont-elles déjà été déposées pour ce travail?

Bien sûr, l'inconvénient majeur est qu'un train de pneus représente un coût non négligeable pour l'automobiliste. Il s'agirait donc de trouver des solutions pour atténuer ce surcoût.

Avez-vous une idée de l'évolution actuelle du taux d'utilisation des pneus hiver dans la population?

11.02 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, ma question, tout comme celle de ma collègue Mme De Bue, concerne cette éventuelle obligation des pneus hiver. J'entends ses propos et je la rejoins dans l'absolu sur le fait qu'il s'agit d'une bonne idée sur le plan de la sécurité.

Je voudrais néanmoins mettre en exergue le fait qu'il n'existe pas de pneus hiver pour les poids lourds et les transports en commun, qui sont les principaux facteurs de désagréments sur nos routes verglacées.

Ce qui m'interpelle le plus, c'est le coût d'une telle imposition pour les automobilistes qui ne connaissent pas les joies du leasing ou du chauffeur. Parmi les travailleurs précaires, nombreux sont ceux qui sont obligés d'avoir une vieille voiture d'occasion. Certains rationnent coûte que coûte l'essence, ne mettant que dix euros par plein, faute de mieux – et l'essence a encore augmenté aujourd'hui.

Vous voulez leur imposer une obligation qu'ils ne pourront de toute façon pas assumer financièrement, en les culpabilisant encore plus en leur disant que c'est pour leur sécurité. C'est une mesure qui ne me paraît pas socialement envisageable. On ne peut pas accepter la stigmatisation d'une large part de la population sous couvert d'une amélioration relative de la sécurité routière.

Monsieur le secrétaire d'État, ma question est très simple: persistez-vous dans cette volonté d'imposer des pneus hiver en Belgique?

11.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je reste favorable à l'obligation des pneus hiver, même si ma décision n'est pas encore prise. En effet, nous devons davantage sensibiliser le public. J'ai demandé à l'Institut belge pour la Sécurité routière de mener une étude approfondie afin d'objectiver plus avant la question.

Les études existantes confirment que les pneus hiver offrent dans des conditions hivernales, dès sept degrés, des caractéristiques d'adhérence au sol plus élevées que les pneus traditionnels ou les pneus "quatre saisons". Ils sont d'ailleurs obligatoires dans certains pays tels que l'Allemagne ou le Luxembourg pour circuler dans des conditions hivernales. À cet égard, je précise que les Belges qui y circulent dans ces conditions sont également soumis à cette obligation. La Commission européenne se penche également sur la question d'un point de vue général.

Actuellement, 37 % des automobilistes sont convaincus de leur efficacité et s'en sont équipés. Ce chiffre était seulement de 18 % voici deux ans. La progression est donc absolument significative et ne devrait pas décroître.

Afin d'objectiver davantage encore le débat, j'ai néanmoins demandé à l'Institut belge pour la Sécurité routière de mener une étude approfondie à ce sujet. Elle devra tenir compte des caractéristiques météorologiques de notre pays et analyser les performances des pneus hiver en fonction des conditions climatiques: plaques de verglas, pluie, neige, neige fondante, etc. Elle se penchera également sur les problèmes d'ordre pratique si la décision de les imposer était prise.

La question du coût est évidemment importante à mes yeux. Mais ce n'est pas parce qu'on bénéficie d'un leasing ou d'un chauffeur qu'on ne paie pas ses pneus hiver. Ceux-ci constituent une charge supplémentaire très importante pour les automobilistes, en particulier pour les plus précarisés. Nous devons nous assurer qu'ils seront disponibles à des prix abordables et que leur nombre sera suffisant. En vue de faire diminuer leur coût, nous explorons en ce moment la piste d'une intervention des assurances ou d'une répercussion de l'usage de pneus hiver sur l'assurance relative aux dégâts matériels. Quoi qu'il en soit, je souhaite aboutir à une solution satisfaisante en termes de coût et de persuasion des conducteurs.

Une solution acceptable n'a pas encore été trouvée. J'ai impliqué à ce titre Federauto dans ce dossier. Cela dit, l'obligation ne signifie pas que tous les propriétaires de véhicules devront investir dans des pneus hiver. Ils ne seraient obligatoires que pour les conducteurs qui circuleraient sur la voie publique dans des conditions hivernales.

L'étude est programmée de telle manière que je puisse faire entrer en vigueur la réforme éventuelle pour les hivers 2013 et 2014 tout en instaurant une période transitoire.

11.04 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse. Sa méthode me semble bonne.

Votre prédécesseur n'avait pas voulu ouvrir le débat ni souhaité mener des études. Donc, charger les organes compétents d'étudier la question me paraît être une bonne méthode. Le nombre d'utilisateurs augmente d'année en année. Je crois que nous pourrions aboutir à une solution acceptable pour tous. L'idée d'instaurer une période transitoire est tout à fait intéressante, puisqu'elle permettra au secteur et aux citoyens de se préparer.

11.05 Linda Musin (PS): À mon tour, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse dans laquelle il évoque une obligation de sensibilisation. Ce serait, selon moi, une meilleure chose. J'entends bien que le nombre d'automobilistes qui équipent leur véhicule de pneus hiver est en augmentation. C'est une bonne chose!

J'en reviens toutefois à l'aspect financier. En effet, de plus en plus de personnes ont à peine de quoi mettre de l'essence dans leur véhicule ou sont en défaut d'assurance. Là aussi, il y a une augmentation des contrôles et je le comprends tout à fait. Néanmoins, actuellement, pour de nombreuses personnes à petits revenus, la situation devient extrêmement difficile. Sans doute ont-elles envie de se mettre en conformité au

niveau de la voie publique pour les conditions hivernales mais elles n'en ont pas du tout les moyens.

J'aimerais dès lors qu'il y ait une sensibilisation mais que l'on permette, au-delà de l'étude de l'IBSR, d'arriver à un coût qui soit franchement en diminution car, aujourd'hui, il n'est pas abordable pour une grande partie de la population. C'est sur quoi, monsieur le secrétaire d'État, je tiens vraiment à attirer votre attention.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 14684 de M. Clarinval est reportée.

12 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vakbekwaamheid van vracht- en buschauffeurs" (nr. 14699)**

12 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs de bus et de camion" (n° 14699)**

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over een bekend onderwerp dat al meermaals ter sprake gekomen is. Ik zal de richtlijn niet herhalen en evenmin het koninklijk besluit dat de richtlijn omzet.

Regelmatig is in deze commissie de ongerustheid geuit over het tijdig kunnen vervullen van de opleidingsvereisten aangaande de vakbekwaamheid tegen de vooropgestelde data. In de commissievergadering van 21 november liet u bijvoorbeeld nog weten dat er geen reden is tot ongerustheid en dat men op schema zit.

In verband met het koninklijk besluit van 4 mei 2007 dat de richtlijn omzet, rijzen er echter nog andere vragen die de nodige uitklaring verdienen en die hier nog niet eerder aan bod zijn gekomen, voor zover mij bekend.

Zo is het niet duidelijk of de vakbekwaamheid al dan niet de geldigheid van het rijbewijs raakt. Daarover zou discussie bestaan. Indien de interpretatie zou zijn dat de Europese richtlijnen 2003/59 en 91/439 de vakbekwaamheid los zien van het rijbewijs, dan zou er geen voldoende wettelijke basis zijn voor een andere bestraffing dan die voor inbreuken van de eerste graad wanneer een bestuurder niet over een bewijs van vakbekwaamheid beschikt. De logica zou zijn dat men ervan uitgaat dat een gebrek aan vakbekwaamheid leidt tot de vaststelling dat de chauffeur in kwestie rijdt zonder een geldig rijbewijs. Momenteel lijkt die logica niet zo evident te zijn, als wij de richtlijnen erop nakijken.

Een tweede element zijn de bestaande discussies over wie wel en wie niet onder de vakbekwaamheid valt. Artikel 4, § 1, van het koninklijk besluit geeft een opsomming van de omstandigheden waarvoor de vakbekwaamheid niet van toepassing is. Bijvoorbeeld punt 5, over voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederen- en personenvervoer voor privédoeleinden, en punt 6, over voertuigen of combinaties van voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van materieel, apparatuur of machines die de bestuurder voor zijn werk nodig heeft en op voorwaarde dat dit vervoer niet de belangrijkste activiteit van de bestuurder is, geven de nodige interpretatieruimte.

Ik heb daarover in het verleden met uw voorganger al discussies gevoerd, bijvoorbeeld over de tuinders die hun eigen oogst naar de veilingen brengen. Het blijkt dat zij onder de uitzondering van punt 6 kunnen vallen, waarvoor de beperking van 7,5 ton uiteindelijk uit het koninklijk besluit werd gehaald. Het zou echter goed zijn om daarin meer duidelijkheid te scheppen, want verwarring blijft bestaan op het terrein. Het is belangrijk dat diegenen die daar al dan niet onder vallen, weten of zij al dan niet aan de vakbekwaamheid moeten voldoen om onaangename verrassingen te vermijden.

Er bestaat bijvoorbeeld ook discussie over het feit of een eigenaar van een vloot, die doorgaans niet de bestuurder is van een van zijn voertuigen, al dan niet gemachtigd is om zonder attest van vakbekwaamheid met een van zijn eigen vrachtwagens te rijden wanneer dat occasioneel en voor eigen rekening gebeurt. Indien daarvoor een uitzondering geldt, hoe plant u dat dan wel te controleren?

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, raakt het niet voldoen aan de vakbekwaamheid al dan niet aan de geldigheid van het rijbewijs?

Ten tweede, daarmee samenhangend, wat zal de bestraffingsgraad zijn voor het niet-voldoen aan de vereisten van de vakbekwaamheid? Acht u een strengere straf nodig, bijvoorbeeld door het niet-voldoen aan de vakbekwaamheid toe te voegen aan artikel 30, § 1, 1ste, van de verkeerswet, dat het besturen van een motorvoertuig zonder geldig rijbewijs regelt?

Ten derde, acht u het nodig om een meer precieze invulling te geven aan wie en wat wel of niet onder de eisen aangaande vakbekwaamheid vallen? Wat bijvoorbeeld met het aangehaalde voorbeeld van een eigenaar die uitzonderlijk een vrachtwagen voor eigen gebruik bestuurt? Hoe zal de controle daarop dan verlopen?

Ten vierde, overweegt u een initiatief om via de transportorganisaties ondernemingen preciezer in te lichten over de draagwijdte, bijvoorbeeld via een exhaustieve lijst, waardoor de schemerzone uitgeklaard kan geraken?

Ten slotte, en dan kijk ik ook naar uw bevoegdheid voor de staatshervorming, behoort de vakbekwaamheid, aangezien dit beschouwd zou kunnen worden als een scholing die verband houdt met een rijopleiding, volgens u al of niet tot een in het kader van de staatshervormingen over te dragen bevoegdheid?

12.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Er werden vijf vragen gesteld. Ten eerste, het rijbewijs verliest zijn geldigheid wanneer de vrachtwagen- of autocarchauffeur niet voldoet aan de vakbekwaamheid, wanneer wordt vastgesteld dat hij een voertuig bestuurt waarvoor wel degelijk de vakbekwaamheid verplicht is. Als de code 95 niet op zijn rijbewijs staat, of wanneer de geldigheidsduur van de vakbekwaamheid van vijf jaar is verstreken, heeft hij geen geldig rijbewijs meer.

Ten tweede, op basis van artikel 30 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wordt het rijden met een ongeldig rijbewijs bestraft met een geldboete van 1 200 tot 12 000 euro.

Zo kom ik tot de vragen drie en vier. De vrijstelling van de vakbekwaamheid wordt vermeld in artikel 4, paragraaf 1 van de reglementering betreffende de vakbekwaamheid. Het zijn letterlijk dezelfde als vermeld in de Europese richtlijn. Bij een controle kan de politie aan de chauffeur meer informatie vragen over het feit dat hij niet voldoet aan de vakbekwaamheid, terwijl hij een voertuig bestuurt waarvoor de vakbekwaamheid vereist kan zijn.

Het spreekt vanzelf dat de chauffeur de nodige bewijselementen zal moeten leveren waaruit bijvoorbeeld blijkt dat hij slechts occasioneel een vrachtwagen bestuurt en dit alleen maar doet om zijn eigen materieel of producten te vervoeren. Wanneer het gaat om vervoer voor rekening van derden, zal men in bijna alle gevallen over de vakbekwaamheid moeten beschikken.

Het is inderdaad mogelijk om een aantal voorbeelden te geven van gevallen waarin er al dan niet vrijstelling van vakbekwaamheid is, maar het is onmogelijk om daar een exhaustieve lijst van te maken. Om recht te hebben op de vrijstelling mag het besturen van een vrachtwagen geen hoofdactiviteit zijn en moet het gaan om het vervoer van eigen materieel dat men nodig heeft om zijn werk uit te voeren. Uiteindelijk gaat het om een feitenkwestie: bestuurt men al dan niet occasioneel een vrachtwagen en gaat het om het vervoer van eigen materieel?

Ten vijfde, inzake de mogelijke regionalisering van de vakbekwaamheid kan ik u op dit ogenblik alleen maar zeggen dat de gesprekken over de te regionaliseren bevoegdheden bezig zijn. Hierover werd nog geen beslissing genomen.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, dat duidelijkheid creëert met betrekking tot de vraag over de geldigheid van het rijbewijs, gekoppeld aan de vakbekwaamheid. Dat is belangrijk. Het lijkt mij ook het meest logische dat er een koppeling is tussen de twee.

Wat mijn derde en vierde vraag betreft, over de mogelijke uitzonderingen, ik kan begrijpen dat er een niet-

exhaustieve lijst kan worden opgemaakt. Het kan echter zinvol zijn, zowel ten aanzien van de sector of de sectoren die net naast de transportsector vallen als voor de handhaving, een bepaald overzicht te hebben dat door de controlediensten gehanteerd kan worden, zodat de controles zo efficiënt mogelijk kunnen verlopen. Voor de sector zou dat duidelijkheid kunnen verschaffen, zonder voorop te stellen dat het een exhaustieve lijst zou zijn.

Ten slotte, wat de staatshervorming betreft, dat verhaal wordt ongetwijfeld vervolgd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de cao nr. 100 en de mogelijkheden om in te grijpen door de werkgever" (nr. 14698)

13 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la CCT n° 100 et les possibilités d'intervention pour l'employeur" (n° 14698)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is nog een vraag vanuit de transportsector, maar dan meer specifiek met betrekking tot het alcohol- en druggebruik in transportondernemingen.

Hoewel de cao nr. 100 ruimer gaat dan enkel de transportsector, biedt deze cao elke onderneming de mogelijkheid om een drug- en alcoholbeleid te voeren. Naast een voor elke onderneming verplichte beleids- en intentieverklaring voor 1 april 2010, staat het haar vrij dit beleid uit te stippelen op de wijze die zijzelf uitkiest en na het nodige overleg als dusdanig in het arbeidsreglement op te nemen.

Zo kan een bedrijf ervoor opteren het personeel te testen op alcohol- of druggebruik of kunnen er alcoholsloten in bedrijfsvoertuigen worden geïnstalleerd.

Heel wat bedrijfsleiders klagen erover dat zij ondanks de cao nr 100, die destijds werd voorgesteld als een instrument om het alcoholbeleid in bedrijven uit te werken, te weinig mogelijkheden hebben om in te grijpen.

Met het oog op de verkeersveiligheid is dit een belangrijk probleem, uiteraard specifiek voor transportondernemingen, maar ook voor andere bedrijven die vervoer organiseren.

Uw voorganger, voormalig staatssecretaris Schouppe, stelde in mei 2011 nog dat de problematiek van de alcoholcontroles op chauffeurs door een verantwoordelijke van een transportbedrijf werd besproken op het overlegcomité goederenvervoer over de weg.

Naar aanleiding van deze vergadering werd nagegaan in welke mate werkgevers een alcoholcontrole op hun personeel kunnen uitvoeren. Uit een eerste onderzoek is gebleken dat de cao nr 100 bepaalt dat de werkgevers in preventieve alcoholtests voor veiligheidsfuncties kunnen voorzien.

Er moest evenwel nog worden nagegaan in welke mate de functie van bestuurder van vrachtwagens en autocars als een veiligheidsfunctie kan of moet worden beschouwd, omdat dit dan een noodzakelijke voorwaarde is om die preventieve tests te kunnen uitvoeren op de bedrijfsterreinen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen. Kan de functie van bestuurder van vrachtwagens en autocars beschouwd worden als een veiligheidsfunctie? Geldt dit ruimer voor alle werknemers die een of andere vorm van vervoer uitoefenen, zoals bijvoorbeeld taxichauffeurs?

Ten tweede, is het de werkgevers hierdoor toegestaan alcoholcontroles op het personeel uit te voeren? Kunnen zij bestuurder-werknemers verplichten een dergelijke test te ondergaan alvorens zij een voertuig starten?

Ten derde, welke sanctiemogelijkheden hebben de werkgevers vervolgens om in te grijpen en bestuurders die gedronken hebben uit het verkeer te houden? Zijn deze sanctiemogelijkheden naar uw inzicht

voldoende?

Tot slot, indien niet of indien er nog steeds geen duidelijkheid zou bestaan in dit verband, welke initiatieven zullen er verder worden genomen?

13.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Wat uw eerste vraag betreft, moet een veiligheidsfunctie in de vervoersector begrepen worden als iedere functie waarbij de bestuurder van motorvoertuigen, kranen, rolbruggen en hijstoestellen de veiligheid of de gezondheid van andere werknemers van de onderneming of van andere ondernemingen in gevaar kan brengen. Vrachtwagen- of autocarbestuurders lijken dus niet meteen een veiligheidsfunctie uit te oefenen, tenzij zij andere werknemers zouden vervoeren. Hetzelfde principe geldt voor bijvoorbeeld taxichauffeurs.

Ten tweede, cao 100 laat ondernemingen ook ruimte om testen af te nemen bij werknemers die geen veiligheidsfunctie uitoefenen. Werkgevers zijn verplicht een beleid uit te stippelen om het disfunctioneren op het werk ten gevolge van alcohol- of druggebruik collectief te voorkomen en te verhelpen. In een eerste fase moet er in het arbeidsreglement een beleids- of intentieverklaring worden uitgewerkt inzake deze alcohol- en drugpreventie. In een tweede fase kunnen er in het arbeidsreglement meer specifieke regels en procedures worden opgenomen. In het raam van deze tweede fase kan de onderneming bijvoorbeeld in alcoholtesten voorzien door dit uitdrukkelijk te bepalen in het arbeidsreglement. De nadruk moet in het beleid van de onderneming echter wel worden gelegd op preventie, betere omkadering en begeleiding van het overleg van de werknemers.

Wat uw derde en vierde vraag betreft, dient de onderneming de gevolgen van een positief testresultaat in het arbeidsreglement te bepalen. Een positief testresultaat kan aanleiding geven tot begeleiding en hulpverlening of invloed hebben op de verdeling van de functies. Vermits het om niet-geijkte testen gaat, volstaat het testresultaat op zich niet om sanctionerend op te treden. Het kan echter wel een element zijn in de globale beoordeling van de geteste werknemer. Enkel bij ernstige tekortkomingen of bij herhaalde fouten kan in bepaalde gevallen overgegaan worden tot verdere juridische stappen of zelfs een ontslag om dringende redenen. De rechtbank zal geval per geval de gegrondheid van het ontslag beoordelen. Het afnemen van testen kan werknemers natuurlijk ontmoedigen om onder invloed op het werk te verschijnen.

In de eerste plaats voor de verkeersveiligheid maar ook voor het imago van een vervoeronderneming is het van primordiaal belang dat de bestuurders clean rijden.

Daarom kan het ook commercieel interessant zijn te denken aan het installeren van alcoholsloten in de bedrijfsploot. In Scandinavië is dit systeem reeds commercieel ingeburgerd.

Mijn administratie heeft onlangs een eerste overleg gehad met de transport- en autocarsector aangaande deze problematiek. Er werd aan de federaties gevraagd om bij hun achterban te polsen naar de bereidheid om via een pilootproject alcoholsloten in hun vloot te laten installeren. Dit zou uiteraard gepaard gaan met een goede sensibilisatie die het positieve imago van cleane bedrijven in het licht zet.

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoorden die, enerzijds, wel wat duidelijkheid bieden maar, anderzijds, niet echt een oplossing bieden, toch niet op korte termijn. Het beleid dat in die plannen in het raam van cao 100 wordt uitgeschreven is inderdaad sterk gericht en gefocust op preventie, begeleiding en dergelijke meer van de werknemers. Dat gebeurt ook allemaal in een context van sociaal overleg.

Het is dus niet zo evident voor een werkgever om met behulp van die cao 100 en de plannen die daarbij horen ook effectief te kunnen optreden tegen occasionele bestuurders die al dan niet gedronken hebben. Daar zit toch wel nog altijd een knelpunt dat ook niet met deze cao 100 wordt opgelost of waar deze cao geen antwoord op biedt.

Een oplossing zou inderdaad kunnen zijn om alle voertuigen uit te rusten met een alcoholslot, maar ook dan moeten de werknemers nog akkoord gaan om met zo'n voertuig te rijden. Uiteraard hangt daar ook een kostenplaatje aan vast. Sommige transportbedrijven zouden daarom liever in een alcoholtester in de firma voorzien, waar de bestuurders, vooraleer ze in het voertuig stappen, 's morgens eerst een test kunnen ondergaan. Dan zitten we echter met de vaststelling dat dit geen voldoende basis is om sanctionerend op te treden. De werkgever kan enkel zeggen dat de bestuurder niet in het voertuig mag stappen, maar er is verder weinig gevolg en dan moet het transport natuurlijk nog wel worden uitgevoerd.

Er blijven daar toch knelpunten bestaan. Ik begrijp dat u hierover in overleg bent met de sector en ik denk dat dat een goede zaak is. Ik hoop dan ook dat er concrete oplossingen kunnen worden gevonden, want het is toch wel duidelijk dat in deze sector – die dan blijkbaar niet voldoet aan de criteria om als veiligheidsfunctie te worden beschouwd – alcohol absoluut uit den boze is, alsook drugs, alvorens men deze functie kan uitoefenen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "miniatuurslepen" (nr. 14769)

14 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les trains miniatures" (n° 14769)

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een korte vraag over artikel 49.2 van de Wegcode, dat bepaalt dat miniatuurslepen, beter bekend als toeristentreintjes, bij wijze van uitzondering op de openbare weg mogen rijden. Dit kan echter enkel in toeristische centra, als zij trager dan 25km per uur rijden en de totale lengte van de slepen minder dan 25 meter bedraagt.

Eigenaars van dergelijke treintjes mogen bijgevolg niet op de openbare weg rijden buiten de toeristische centra. Dat is blijkbaar een knelpunt. Stel dat de eigenaar aangesproken wordt door een vereniging, dan kan deze in een plattelandsgemeente die niet als toeristisch centrum erkend is, niet reglementair op de openbare weg rijden. Dit onderscheid lijkt mij vreemd. Het is een gemiste kans voor de vereniging, voor de eigenaar en voor de toeristische ontwikkeling van de gemeente.

Daar zowat alle gemeenten in Vlaanderen tegenwoordig een toeristisch beleid uitstippelen, lijkt de binding aan een toeristisch centrum mij niet langer evident. Een gemeente doen erkennen als toeristisch centrum heeft ook belangrijke nadelen, bijvoorbeeld het niet langer respecteren van de zondagsrust of de sluitingsdag door winkelketens enzovoort.

Ik kom tot mijn concrete vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Wat is uw visie op miniatuurslepen buiten de toeristische centra? Kan er worden onderzocht of een aanpassing van de Wegcode mogelijk is, zodat miniatuurslepen in de toekomst ook buiten de toeristische centra reglementair op de openbare weg kunnen rijden?

Het is vreemd dat deze voertuigen in toeristische centra geen hinder of gevaar op de weg zouden betekenen en in de andere gemeenten wel. Dat onderscheid lijkt mij aberrant.

14.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, in het KB van 16 juni 2009 tot uitvoering van artikel 17, tweede lid van de wet van 10 november 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening, worden de drie criteria opgesomd tot erkenning van een gemeente of een deel van een gemeente als een toeristisch centrum, namelijk een erkend toeristisch onthaal, toerisme dat van essentieel belang is voor de economie van de gemeente en de toevloed van toeristen.

Over de erkenningscriteria is destijds veel discussie gevoerd. Ik meen dat het te vroeg is om daarover een nieuwe discussie te openen.

Ik sta veeleer weigerachtig tegenover het inzetten van toeristische treintjes buiten de toeristische centra. Gezien hun lengte, tot 25 meter, en hun snelheid, maximaal 25 kilometer per uur, vormen zij een ernstig obstakel op de openbare weg, waarachter zich al snel files dreigen te vormen, met als gevolg dat andere bestuurders geneigd zullen zijn gevaarlijke inhaalmanoeuvres uit te voeren.

Ik zie ook niet meteen de commerciële voordelen van het inzetten van een toeristisch treintje in een niet-toeristisch centrum, aangezien er wellicht onvoldoende toeristen zijn die ervan gebruikmaken opdat de eigenaar uit de kosten zou geraken. Het kan zeker niet de bedoeling zijn om eigenaars van dat type treintjes aan te moedigen om met hun treintjes naar andere gemeenten te trekken — dat gebeurt per definitie over de

openbare weg — om aldaar eenmalig of occasioneel voor een vereniging een ritje op het platteland te maken.

In Vlaanderen mag de, vaak moeizame, mobiliteit niet nog meer bemoeilijkt worden door om in het even welke plattelandsgemeente een treintje van 20 meter toe te laten. Een aanpassing van de Wegcode in die zin komt er dus niet.

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

Ik heb daar vragen bij. Ik zie niet goed in waarom deze voertuigen wel mogen rijden in gemeenten die erkend zijn als toeristisch centrum, maar in andere niet. De hinder of de gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn exact dezelfde in beide gevallen.

Bovendien rijden er in plattelandsgemeenten heel wat landbouwvoertuigen, kermisvoertuigen en woonwagens rond. Dat zijn allemaal voertuigen die volgens artikel 49, ten tweede, met een snelheid van maximaal 25 kilometer per uur mogen rijden. Het effect op de doorstroming lijkt mij dus zeer beperkt. Ik kan mij ook niet voorstellen dat er plots honderden van die treintjes op onze wegen zouden verschijnen.

Ik vind het een raar onderscheid, tussen verschillende soorten gemeenten, waar die voertuigen al dan niet mogen rijden. Ik zie geen reden om dat onderscheid te handhaven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la mise en oeuvre des accords aéroportuaires en matière de procédure de décollage de la piste 20" (n° 14775)

15 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toepassing van de luchthavenakkoorden met betrekking tot de opstijgprocedures vanaf baan 20" (nr. 14775)

15.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le 15 mars dernier, vous transmettiez une instruction ministérielle d'exécution des accords de 2008 et de 2010 à Belgocontrol en vue de confirmer et préciser les accords aéroportuaires en matière, notamment, de procédure des pistes de décollage et de sélection des routes.

En séance du 10 juillet 2012, vous déclariez que sept des dix routes reprises dans l'accord ne posaient pas de problème et pourraient être mises en œuvre d'ici la fin 2012. Il s'agissait, entre autres, de l'optimisation des routes de décollage sur la piste 20 en vue d'éviter les zones densément peuplées du Brabant wallon, de Bruxelles et de sa périphérie. Ce faisant, la route de jour pour les décollages de la piste 20 vers le sud-est devait être utilisée de nuit tandis que la route vers CIV à partir de la piste 20 devait correspondre à l'ancienne route existante de 2003. En outre, deux routes de nuit, à savoir les pistes PITES3N et ROUSY3N, devaient être supprimées.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me confirmer que les routes ont été mises en œuvre, comme annoncé, fin de l'année dernière? Toutes les décisions relatives aux routes des accords de 2008 et de 2010 sont-elles entrées en application fin 2012? Si ce n'est pas le cas, pouvez-vous expliquer les raisons du retard et le nouvel agenda? Quelles démarches comptez-vous entreprendre pour que les accords de 2008 et de 2010 soient appliqués? Que faites-vous pour vous assurer de la bonne mise en application, par Belgocontrol, des accords précités?

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame De Bue, je vous confirme que les nouvelles routes de décollage de la piste 20 issues des accords aéroportuaires sont opérationnelles depuis le 13 décembre 2012. Mes services supervisent la bonne mise en œuvre ainsi que les études de sécurité et de capacité de coûts inhérentes à l'exécution stricte de l'ensemble des accords de 2008 et de 2010. Les parties des accords présentant des difficultés techniques se situent au niveau de l'utilisation partielle de l'espace aérien militaire et des décollages sur la piste 07 jusqu'après Leuven, afin de contourner la ville.

Parallèlement au travail de mes services et durant la période de transition avant la mise en place de la future autorité de contrôle, la direction générale de la Direction générale Transport aérien (DGTA), accessoirement également directeur faisant fonction de la direction inspection de la DGTA, est chargée de veiller au respect de mon instruction ministérielle du 15 mars 2012 adressée à Belgocontrol.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la mise en oeuvre des accords aéroportuaires" (n° 14777)

16 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toepassing van de luchthavenakkoorden" (nr. 14777)

16.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, la mise en application des accords aéroportuaires en ce qui concerne les procédures de sélection des pistes semble buter sur des questions d'autorisation de survol de l'espace aérien militaire. La mise en œuvre effective d'un nombre important de routes dépend de l'accord d'utilisation de l'espace aérien autour de Beauvechain. Pour rappel, ces routes ont pour objectif d'augmenter la sécurité aérienne et de réduire la concentration des survols à basse altitude au-dessus des zones les plus densément habitées.

Monsieur le secrétaire d'État, où en sont les négociations? Quels sont les éléments qui empêchent une mise en application? Peut-on espérer une mise en application rapide des accords aéroportuaires?

16.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, aucun compromis n'a, jusqu'à présent, pu être dégagé entre Belgocontrol et la Défense pour modifier les routes de départ et identifier les espaces militaires dont la disponibilité est nécessaire à la mise en œuvre des accords. En effet, les dimensions des espaces demandés sont importantes et menacent l'entraînement militaire.

Nous continuons à avancer dans la bonne direction, je ne désespère pas. Selon moi, la seule solution consiste à optimiser la coordination civile-militaire dans ces espaces en localisant, aux mêmes endroits, les contrôleurs civils et militaires.

Une réunion est prévue au début de cette année entre mes services et ceux du ministre de la Défense en vue d'envisager cette possibilité qui pourrait devenir *win-win* et qui permettrait de ne plus se poser ces questions d'accords spécifiques sur tel ou tel espace. Une collaboration plus étroite et nettement renforcée pourrait constituer une solution à long terme.

L'accord n'est pas encore conclu, mais nous avançons dans la bonne direction.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la mise en place d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores des avions" (n° 14778)

17 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oprichting van een onafhankelijke autoriteit voor de controle op de geluidshinder van de vliegtuigen" (nr. 14778)

17.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, lors d'une question précédente, vous avez cité l'autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores. Il s'agit d'une priorité pour le groupe MR. Nous avons déposé une proposition de loi à ce sujet. La création de cette autorité fait partie de l'accord de gouvernement. Vous avez d'ailleurs confirmé votre volonté d'avancer sur ce sujet.

Monsieur le secrétaire d'Etat, quel timing pouvons-nous espérer quant à la mise en place de cette autorité? Quand comptez-vous soumettre un avant-projet de loi concernant cette nouvelle autorité indépendante?

17.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'Etat: Madame la présidente, madame De Bue, mes services travaillent sur la rédaction d'un avant-projet de loi visant à établir cet organe indépendant de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations par les avions au départ ou vers l'aéroport de Bruxelles-National. Mon souci prioritaire est vraiment qu'un contrôle indépendant et permanent soit mis en place de façon stable, et que les éventuelles infractions aux routes et procédures de vol soient sanctionnées de manière efficace.

L'avant-projet est, à ce stade, avancé, puisque les missions et modalités d'action sont déjà clairement décrites. Quelques peaufinages concernant la structure administrative de cet organe sont encore nécessaires, plusieurs options étant encore sur la table. Je souhaite proposer un texte à la concertation en réunion intercabine dès le début de 2013. Nous pourrions ainsi avancer sur la question du financement de cette nouvelle autorité.

17.03 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, je remercie M. le secrétaire d'Etat pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Egalité des chances, et secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les normes de vent appliquées à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 14779)

18 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de windnormen op Brussels Airport" (nr. 14779)

18.01 Valérie De Bue (MR): L'accord de 2010 prévoit que les pistes 02/20 ne peuvent être utilisées que dans le cas où la vitesse de vent excède la norme des sept nœuds de vent arrière sur les pistes 25 et quinze nœuds pour les vents latéraux, et ce pour des raisons de sécurité liées à la configuration des pistes. Une certaine confusion existait sur l'interprétation de ces normes à trois niveaux: au niveau du seuil, des rafales et de l'anticipation.

Dans une instruction ministérielle de mars 2012, vous confirmez bien que le seuil à dépasser pour le changement des pistes est de 7 nœuds (et non 5, ou 5+2), que les rafales ne peuvent être prises en compte que lorsque la vitesse maximale du vent (sur 3 secondes) dépasse la vitesse moyenne d'au moins 10 kilomètres / heure et, enfin, que le changement doit se faire sur base des vitesses réelles et non anticipées de nombreuses heures à l'avance. Les normes de vent ne s'appliquent, par ailleurs, qu'aux pistes préférentielles 20 et 25.

L'accord de 2010 prévoit également que l'instruction de la DGTA du 26 août 2003 relative au choix des pistes en usage à Bruxelles-National n'est plus d'application dès la mise en œuvre de ce qui précède. C'est une disposition extrêmement importante de l'accord dont l'interprétation ne fait l'objet d'aucune ambiguïté.

Pouvez-vous nous confirmer que les normes de vent, que l'on retrouve dans les accords de 2010 et qui ont fait l'objet d'instructions et de clarifications de votre part, sont celles qui sont d'application pour les choix des pistes au sein de l'aéroport de Bruxelles-National? Confirmez-vous que ces normes sont bien utilisées de manière à éviter une utilisation abusive des pistes 02/20, pour des raisons de sécurité, en raison de la configuration de ces pistes (en pente, plus courtes et traversant les autres pistes)? Confirmez-vous que l'instruction de la DGTA de 2003 n'est plus d'application actuellement? Que faites-vous pour vous assurer que ces changements sont opérés sur base de données réelles et non sur base d'anticipations réalisées plusieurs heures à l'avance?

18.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: J'ai notifié à Belgocontrol par mon instruction ministérielle du 15 mars 2012 une modification du système de prise en compte du vent à Bruxelles-National. La principale modification effectuée en ce qui concerne les normes de vent sera de diminuer le recours aux prévisions et de rapprocher le choix effectif des pistes en usage avec les observations réelles de la météo et des conditions climatiques effectives autour des pistes, et donc les données de vents en temps réel.

La cellule stratégique et la direction du transport aérien Belgocontrol continuent à préparer cette modification de la méthode de prise en compte du vent. Ce sera aussi un des principaux rôles de la future autorité de contrôle des nuisances sonores de vérifier systématiquement la pertinence des choix des pistes en adéquation avec les conditions climatiques.

D'ores et déjà, le service fédéral de Médiation dispose de données météo ACMET, afin de pouvoir répondre aux plaintes des riverains. Cette mise à disposition des données doit encore s'accompagner de mesures permanentes de mise à disposition de ces informations sur un site internet. Une adaptation du processus informatique est en cours d'élaboration pour permettre un affichage immédiat des données de vent sur le site d'Airport Mediation.

En ce qui concerne l'adaptation des valeurs des composantes de vent arrière et latéral, le gouvernement a décidé de confier une étude de sécurité quant aux normes maximales admissibles au décollage depuis la piste 20 à un bureau d'experts indépendant. Dès que les conclusions de cette mission seront connues, une application totale de la nouvelle méthodologie de calcul des normes de vent pourra être appliquée sur les pistes de Bruxelles-National.

18.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, si je comprends bien, cette étude porte sur la norme à ne pas dépasser, c'est-à-dire les 7 nœuds?

18.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Elle porte sur les aspects de sécurité. Tout ne sera pas étudié, mais uniquement le volet de la sécurité afin d'obtenir tous les apaisements.

18.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "une gestion transparente de Belgocontrol" (n° 14780)

19 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een transparant beheer door Belgocontrol" (nr. 14780)

19.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le manque de transparence dans l'octroi des pistes pose question depuis de nombreuses années au sein de Belgocontrol. Or, l'accès aux informations, tout particulièrement les données relatives aux vents, permettrait de vérifier la bonne application des accords et, de ce fait, éviterait un grand nombre de malentendus entre les riverains de l'aéroport et les autorités aéroportuaires.

La négociation concernant le contrat de gestion de Belgocontrol, arrivé à son terme en 2010, permettrait de mettre en place de telles demandes. La mise à disposition gratuite de l'information prise en compte pour les décisions de changement des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National, telles que les données relatives aux vents et aux rafales, permettrait aux riverains de s'assurer de la bonne application des accords. Le partage de ces informations contribuerait à restaurer un climat de confiance entre les différentes parties prenantes de ce dossier.

Monsieur le secrétaire d'État, quand pourrez-vous assurer un meilleur accès des citoyens à ces informations en vue d'une plus grande transparence?

19.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame De Bue, mes services ont tenu des concertations avec Belgocontrol et le service de Médiation de l'aéroport, afin que le service de Médiation ait accès aux données météorologiques complètes de Belgocontrol. Comme je l'ai dit précédemment, c'est le cas depuis septembre mais les choses doivent encore évoluer. Le service de Médiation doit prochainement recevoir les données en temps réel et avoir la possibilité d'un accès direct à cette information par le biais des sites internet.

Dans le cadre du prochain contrat de gestion de Belgocontrol, nous pourrons faire en sorte d'améliorer encore cet élément. Un premier pas a donc été franchi depuis septembre de l'année dernière. Cependant, outre l'autorité de contrôle indépendante et l'accès du service de Médiation aux données, l'accès par mail par l'ensemble des citoyens doivent nous permettre, comme vous le dites dans votre question, de régler une partie du problème en étant beaucoup plus transparent quant à l'information concernant l'utilisation de ces pistes et les mouvements sur ces pistes.

19.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir fait le point sur tout ce dossier.

Madame la présidente, y a-t-il eu un rapport de nos visites à l'aéroport de Bruxelles-National et de Schiphol en juillet dernier dans le cadre de la commission de l'Infrastructure?

La **présidente**: Un rapport a effectivement été envoyé aux membres le 10 juillet 2012. Si vous le souhaitez, vous pouvez demander à ce qu'il vous soit renvoyé par mail.

19.04 Valérie De Bue (MR): Je vais vérifier si je l'ai bien reçu. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14783 van collega Schiltz wordt uitgesteld. Mevrouw Jadin heeft niets laten weten: haar vraag nr. 14796 vervalt bijgevolg. Mevrouw Temmerman heeft haar vraag nr. 14802 laten omzetten in een schriftelijke vraag.

20 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 bevindingen van het Nederlandse KRO-programma Reporter omtrent Ryanair" (nr. 14954)

20 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les propos tenus lors de l'émission néerlandaise KRO Reporter au sujet de Ryanair" (n° 14954)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, piloten van de Ierse lagekostenluchtvaartmaatschappij Ryanair verklaarden op 28 december 2012 in het Nederlandse KRO-programma *Reporter* anoniem dat ze geregeld vliegen met minder brandstof dan ze zouden willen. De piloten omschreven hun medewerking aan het KRO-programma als een noodoproep. Ik citeer een van de anonieme getuigen: "Ik hoop dat er geen crash nodig is om iedereen wakker te schudden. Er wordt druk uitgeoefend op piloten om zo min mogelijk brandstof te tanken om zo geld te besparen voor het bedrijf."

De druk leidt volgens de 4 klokkenluiders tot veiligheidsrisico's. Ik citeer verder: "We zoeken altijd de randen op, ook de randen van de regelgeving."

Beïnvloedt dat de veiligheid, werd dan gevraagd. Ja, dat doet het, was het antwoord.

De vier hekelden een "diepgewortelde angstcultuur" bij het bedrijf. Ik citeer: "Wanneer piloten hun zorgen uiten, worden ze gestraft."

Een voormalig gezagvoerder beschreef de stijl van het management van Ryanair als "een regime van onderdrukking, een dictatuur".

Ryanair werd er al eerder van beschuldigd haar piloten onder druk te zetten om met weinig brandstof te

vliegen. Zo moesten eind juli 2012 op een avond drie toestellen van Ryanair in Valencia landen met een noodoproep wegens een tekort aan brandstof. Het incident in Valencia eind juli was volgens de piloten een direct gevolg van het rigide brandstofbeleid van Ryanair.

Beroepsverenigingen pleiten dan ook voor een diepgaand onderzoek naar het brandstofbeleid van de luchtvaartmaatschappij. De European Cockpit Association, ECA, en de Nederlandse Vereniging van Verkeersvliegers willen alvast een diepgaand onderzoek.

In een eerste reactie op de reportage zei men op de luchthaven van Charleroi, die druk door Ryanair wordt gebruikt, dat men zich geen zorgen maakte na de uitlatingen van enkele piloten van Ryanair dat ze geregeld met minder brandstof zouden vliegen.

David Gering, commercieel directeur van Brussels South Charleroi Airport en toevallig oud-kaderlid van de Ierse luchtvaartmaatschappij, onderstreept dat Ryanair beursgenoteerd is. Hij zei: "Als er een ongeval zou gebeuren ten gevolge van een gebrek aan brandstof, zou het economisch model instorten. Om die reden zal het bedrijf geen onnodige risico's met betrekking tot de veiligheid nemen."

In het tweede deel van de reportage – een deel volstond blijkbaar niet om een aantal wantoestanden bij Ryanair in kaart te brengen – bleek dat ook veel piloten moeten vliegen als ze ziek zijn. Ook dat is een bedreiging voor de veiligheid.

Aangezien het om ernstige aantijgingen gaat, dient bijkomend onderzoek te gebeuren, onder meer door het directoraat-generaal Luchtvaart. De veiligheid is immers primordiaal. De getuigenissen kunnen derhalve niet zomaar in de wind worden geslagen.

Werden naar aanleiding van de betrokken reportage bijkomende maatregelen genomen, om na te gaan of de beweringen kloppen? Zo ja, welke maatregelen waren dat? Zijn er eventueel reeds resultaten van de maatregelen?

20.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ryanair is een Ierse luchtvaartmaatschappij. De Ierse Staat is dus in de eerste plaats verantwoordelijk voor het toezicht op de inspecties en de luchtvaartwaardigheid van de vliegtuigen.

In het kader van het risicoanalyseproject SAFA, Safety Assessment of Foreign Aircraft, heeft de Belgische Staat de controles op de vluchten van Ryanair aankomend of vertrekkend van Belgische luchthavens opgevoerd, met speciale aandacht voor de minimumhoeveelheid aan brandstof.

Zo werd in de loop van de voorbije drie maanden een tiental SAFA's uitgevoerd op vluchten van Ryanair. Tot op heden zijn er nog geen onregelmatigheden vastgesteld die betrekking hebben op de hoeveelheid brandstof.

Bovendien blijft men Ryanair controleren.

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

Ryanair is een Ierse maatschappij en het is dus een bevoegdheid van Ierland; de piloten vliegen onder de Ierse wetgeving, zegt u. Maar de frequentie en het aandeel van vluchten van Ryanair zijn in België dermate dat men ook hier zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

Ik ben blij te kunnen vaststellen dat er de voorbije maanden controles zijn uitgevoerd op de brandstofhoeveelheid en dring erop aan dat die regelmatig zouden blijven gebeuren om incidenten zoals in Valencia of ergere met veel zwaarder gevolgen te vermijden.

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

De **voorzitter**: De heer Wollants werd verwittigd, maar hij is niet aanwezig en dus vervalt zijn vraag nr. 14971.

21 **Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,**

adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le système de facturation des droits aériens par Belgocontrol" (n° 14975)

21 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het systeem voor de facturering van de luchtvaartrechten door Belgocontrol" (nr. 14975)

21.01 **Damien Thiéry** (FDF): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, pendant des décennies, l'aéroport de Bruxelles-National a bénéficié d'une position de monopole et des attentions les plus soutenues du gouvernement fédéral sur le plan financier et sur le plan du développement des infrastructures, sans compter le développement récent d'un réseau ferroviaire, dont nous avons déjà discuté. Ce n'est pas le cas de l'aéroport de Charleroi, toujours en attente de son raccordement ferroviaire.

Le gouvernement wallon a eu raison d'évoquer récemment une plus-value pour l'aéroport de Zaventem de l'ordre de 437 millions d'euros sur ses actifs immobiliers et fonciers, dont la valeur avait été sous-estimée lors de sa privatisation en 2004.

L'ostracisme manifesté à l'égard du succès économique des aéroports régionaux wallons de la part d'un des vice-premiers ministres dans le courant du mois de décembre n'est que l'expression d'une jalousie mal placée dès lors que le vent tourne à l'avantage de la Wallonie, alors que les investissements consentis à Zaventem ont été largement financés à l'époque par l'État fédéral, et donc indirectement aussi par de l'argent wallon. Or j'ai toujours considéré que l'aéroport de Zaventem avait une dimension nationale, contrairement à bon nombre de mes collègues néerlandophones, qui pensent désormais qu'il est un aéroport non plus à caractère fédéral mais situé sur le sol flamand.

Manifestement, monsieur le secrétaire d'État, vous avez corroboré les dires de M. De Croo estimant que l'aéroport de Zaventem faisait l'objet d'une concurrence déloyale de la part des aéroports régionaux wallons, mais sans justifier plus avant votre pensée, si ce n'est par le fait qu'un système de facturation des droits aériens plus équitable doit être établi par Belgocontrol. J'ai parcouru le règlement de Belgocontrol en ce qui concerne les redevances et je ne vois pas ce qui devrait être plus équilibré.

En ce qui concerne les vols *low cost*, la compagnie Easy Jet, l'une des plus importantes d'Europe, est basée à Zaventem. Il y a donc une similitude entre Gosselies et Zaventem. Par ailleurs, on ne peut reprocher la structuration des coûts de l'aéroport de Charleroi qui lui permet de fixer une redevance d'atterrissage très basse, ce qui n'est pas le cas à Zaventem.

Monsieur le secrétaire d'État, qu'en est-il du dossier lié à l'établissement d'un système de facturation des droits aériens qui respecte l'autonomie et le développement économique de tous les aéroports du pays? Entendez-vous faire valoir auprès de la Commission européenne une politique de financement des aéroports qui ne soit pas une vision inspirée par la seule garantie de liberté de concurrence, mais bien par le souci de soutenir une croissance progressive des aéroports régionaux par l'intermédiaire du maintien de politiques d'investissements à caractère public, dans des Régions qui désirent se redéployer économiquement, ce dont je me félicite?

21.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, cher collègue, il est déplaisant d'entendre dire que je n'ai pas répondu à la question de savoir pourquoi il existe une concurrence déloyale entre les sociétés qui battent pavillon irlandais et celles qui battent pavillon belge. En effet, je me suis déjà expliqué à deux reprises à ce sujet en séance plénière. Le gouvernement a d'ailleurs pris différentes mesures visant à supprimer la concurrence déloyale en faveur d'un certain nombre de compagnies, concurrence dénoncée par l'Union européenne étant donné que le personnel peut toujours, malgré le fait qu'il vit en Belgique, par exemple, être sous statut social et fiscal irlandais ou d'un autre pays de l'Union européenne. C'est cette concurrence déloyale que j'ai pointé du doigt. Cette concurrence est d'ailleurs tellement déloyale que l'Union européenne y mettra fin en 2020, avec une période transitoire entre maintenant et 2020, période durant laquelle les mesures que j'ai évoquées tout à l'heure seront prises.

Vous avez également fait état d'une plus-value qu'aurait réalisé l'aéroport de Zaventem grâce à des actifs immobiliers. Il est ici question de 437 millions d'euros. Ces actifs n'ont jamais été vendus; difficile dès lors de réaliser une plus-value! Si vous reprenez les comptes de 2004 et les comptes actuels de l'aéroport de Zaventem, vous constaterez une augmentation pour ainsi dire comparable à l'indexation et à l'inflation avec

une valorisation de 2 % par an, si je me souviens bien. Il n'est donc pas du tout question du montant que vous évoquez. Vous connaissez bien l'endroit, une augmentation de 2 % par an de la valeur d'un terrain situé dans cette région n'est pas, selon moi, interpellante. Dans votre commune, par exemple, une augmentation de 2 % par an de la valeur des terrains peut-elle être considérée comme indécente? Cela arrive-t-il rarement? Cela m'étonnerait. Essayons donc de garder la tête froide face à de tels dossiers, même si cela n'est pas simple.

Mon objectif est d'assurer à Belgocontrol, prestataire des services de contrôle de la navigation aérienne, un retour financier correct pour tous les services rendus dans tous les aéroports de Belgique – je dis bien dans tous les aéroports de Belgique – tout en garantissant un équilibre entre les différents aéroports fédéraux et régionaux, ce sans aucune discrimination et dans le respect du développement économique de chaque partie.

Je souhaite que Belgocontrol soit rétribué totalement pour toutes les prestations de contrôle aérien effectuées dans tous les aéroports. Et je répète ici ce que j'ai déjà dit en séance plénière puisque ce qui s'y dit n'est pas entendu: tous les aéroports régionaux ne paient pas les mêmes montants à Belgocontrol. Pourquoi? Parce qu'ils ne paient pas ce qui est antérieur à 1989. Ainsi, un aéroport comme Charleroi paie environ 20 % des prestations qu'il doit payer à Belgocontrol. L'aéroport de Liège paie, quant à lui, 40 % des prestations qu'il doit payer. L'aéroport d'Anvers verse, pour sa part, 2 % des prestations qu'il doit payer. Zaventem ne paie pas non plus tout ce qu'il devrait payer à Belgocontrol non pas parce qu'il est exonéré des prestations antérieures à 1989, mais parce que ce qu'il doit lui payer n'est plus indexé depuis 2003. Autrement dit, tous ne paient pas le montant global, mais leur situation n'est pas comparable.

Pour ma part, j'estime simplement que tout le monde doit être mis à niveau et payer le même montant. Cela me semble être la meilleure option possible.

C'est ce que nous devons faire pour éviter le déficit structurel de Belgocontrol que nous constatons pour le moment.

21.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, comme vous le dites très bien, il faut garder la tête froide. Je partage votre position, qui consiste à vouloir remettre tout le monde à niveau.

Je voudrais rappeler que c'est tout le pays qui a investi dans l'aéroport national. À la limite, nous n'avions alors que celui-là. Par la suite, la Région wallonne a décidé d'investir dans des aéroports régionaux. Stratégiquement, je pense que c'était la solution. Et cela se vérifie maintenant: le *low cost* correspond à une attente de la population ou, du moins, des voyageurs.

Monsieur le secrétaire d'État, je serais fort ennuyé que ce choix stratégique, bénéfique à une Région, soit remis en cause par une autre au point de rétablir un système qui remettrait tout le monde à niveau en sachant qu'au départ une Région aurait été favorisée.

Comme ce choix stratégique a été arrêté en fonction des réglementations en vigueur, il ne faudrait pas que la Région concernée soit pénalisée parce que la Région opposée estime qu'elle serait victime d'une concurrence déloyale – ce que je ne constate pas. Quand bien même celle-ci existerait, pourquoi parler de la supprimer en 2020 et pas plus tôt?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15001 van de heer Wollants wordt uitgesteld.

22 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "une éventuelle réforme du permis de conduire" (n° 15003)

22 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "een eventuele hervorming van het rijbewijs" (nr. 15003)

22.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, il apparaîtrait que vous travailliez actuellement à un arrêté royal visant à réformer l'apprentissage à la conduite. Cette réforme emprunterait les pas de la précédente réforme envisagée par votre prédécesseur, M. Schouppe. Si elle avait vu le jour, elle aurait donné un quasi-monopole d'apprentissage aux auto-écoles au détriment notamment du secteur associatif.

À l'époque, nous étions totalement opposés à cette réforme et nous le serons encore également si vous persistez dans votre volonté d'asphyxier la filière libre. En effet, aucun fait, aucune étude sérieuse ne permet de discréditer le travail remarquable d'associations qui, par le biais de moniteurs brevetés, permettent au plus grand nombre d'obtenir à moindre coût ce précieux sésame, bien souvent indispensable pour de nombreux emplois parmi les plus précaires. Nous sommes extrêmement attentifs à ne pas pénaliser les plus fragiles d'entre nous en les privant d'une formation de qualité et financièrement accessible.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous votre volonté de réformer l'apprentissage à la conduite? Dans l'affirmative, quelles en sont les grandes lignes? Sur quelles bases vous appuyez-vous pour affirmer l'éventuelle primauté des auto-écoles sur l'associatif en matière d'apprentissage de la conduite?

22.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, en effet, je travaille actuellement sur un arrêté royal destiné à réformer l'apprentissage de la conduite via le permis de conduire de catégorie B.

Selon moi, la formation à la conduite automobile doit être réglementée pour diverses raisons: en premier lieu, pour l'amélioration de la sécurité routière, mais également pour des raisons économiques et financières tant pour les candidats que pour les professionnels, comme les auto-écoles, les centres d'examen et autres organismes qui assurent une formation à la conduite.

Les grandes lignes de ce projet sont les suivantes: le maintien du système de la filière libre et la fin de la fonction lucrative des guides. De plus, le nombre de guides sera limité à deux par candidat. Il ne sera possible d'être guide qu'une fois en même temps, sauf exception familiale. En outre, le nom du/des guide(s) sera annoté sur le permis de conduire provisoire.

Il s'agit de la manière la plus sûre et, de loin, la moins coûteuse d'apprendre à conduire. La filière la plus économique n'est donc pas éliminée.

Le maintien et la valorisation de l'expertise de la filière encadrée via les auto-écoles agréées – j'insiste – démontrent l'impact certain sur la sécurité routière de fixer des conditions strictes de matériel, de formation, de personnel, d'encadrement, de nombre d'heures. Tout cela a un coût, mais nous le jugeons utile.

Les institutions qui assurent une formation au permis de conduire sans répondre aux conditions réglementaires d'agrément en la matière ne pourront continuer à exercer dans le cadre de la filière libre.

La validité du permis de conduire provisoire sera réduite: de 18 mois à 12 mois et de 36 mois à 24 mois selon l'une ou l'autre filière. Le permis de conduire provisoire ne pourra plus être prolongé.

Vous constatez avec moi que je maintiens l'apprentissage pour la filière libre qui continue d'exister sous sa forme actuelle. Le secteur associatif peut dès lors continuer à enseigner l'apprentissage pratique à la conduite. Les auto-écoles n'ont donc pas la primauté sur la filière libre.

Cependant, comme les auto-écoles sont sujettes à de nombreux contrôles, il est logique qu'elles soient seules habilitées à assurer un apprentissage dans le cadre de la filière encadrée. La personne qui y aura suivi des cours bénéficiera donc d'un avantage: conduire seule dès l'obtention du permis de conduire provisoire, par exemple. Pour sa part, l'associatif peut bénéficier d'un statut d'auto-école s'il le souhaite. De fait, depuis 2005, les ASBL peuvent demander un agrément en tant qu'auto-école.

Les conducteurs plus fragiles ne sont pas pénalisés car ils peuvent recevoir un apprentissage via des ASBL à finalité sociale et obtenir, de ce fait, leur permis de conduire dans le cadre de la filière libre.

22.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Celle-ci m'enchanté dans la mesure où lorsque j'avais interrogé votre prédécesseur, il était vraiment question d'arrêter la filière libre. S'il y a sans doute un coût utile au niveau des auto-écoles agréées, on parle d'environ 1 000 euros à payer, ce qui n'est pas évident pour des jeunes. Au sein de la filière libre,

d'excellents formateurs agréés travaillent avec des associations, dont Drive Mut notamment, et arrivent à de très bons résultats en toute sécurité et pour un coût moindre. Certes, une réglementation existe et la sécurité s'impose. Mais le fait de maintenir la filière libre permet d'arriver à un résultat satisfaisant à moindre coût.

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

De **voorzitter**: Aan de orde komt mijn vraag nr. 15006 over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement".

22.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, aangezien ik hetzelfde antwoord heb op vraag nr. 14802 van mevrouw Temmerman, zou ik u vragen deze twee vragen samen te voegen. Zo kan mevrouw Temmerman mijn antwoord in het verslag terugvinden.

De **voorzitter**: Aldus zal geschieden.

23 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de hervorming van het verkeersreglement" (nr. 14802)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 15006)

23 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réforme du code de la route" (n° 14802)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du code de la route" (n° 15006)

23.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal bondig zijn. De vraag van mevrouw Temmerman was uitvoeriger.

Het gaat er gewoon om dat de vereenvoudiging van het verkeersreglement al een lange weg heeft afgelegd. Er is ter zake ook al heel wat aangekondigd.

Uw voorganger had een ontwerp klaar. Het werk moet dus niet volledig worden overgedaan.

Wordt de vereenvoudiging eindelijk een prioriteit in het nieuwe jaar 2013? Is ze een speerpunt in de nieuwe beleidsbrief?

Wat is de stand van zaken, bijvoorbeeld inzake het overleg met de Gewesten?

23.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, de redactie van een volledig nieuwe wegcode is een werk van lange adem, gelet op het feit dat alles in vraag kan worden gesteld en er zoveel stakeholders zijn die daarover hun zeg willen doen. In 2011 is mijn administratie, na consultatie van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en na verwerking van de honderden opmerkingen, tot een min of meer definitieve tekst gekomen. Deze ultieme tekst heeft echter om allerlei redenen geen genade gevonden bij de Gewesten, noch op het vlak van de inhoud als op het vlak van de bevoegdheden. Het Vlaams Gewest is immers van mening dat een aantal gedragsregels, die verband houden met regionale bevoegdheden, niet kunnen worden gewijzigd door het federale niveau.

Teneinde het dossier nieuw leven in te blazen, hebben wij op 3 mei 2012 een vergadering georganiseerd met de Gewesten om een plan van aanpak te bespreken. Daaruit is gebleken dat wij eerst de bevoegdheidsconflicten moeten bekijken en daarvoor een oplossing moeten vinden. Zoniet kan er geen sprake zijn van een aanpassing van alle artikels van de Wegcode.

Ondanks herinneringen hebben wij nog geen nota gekregen van het Vlaams Gewest met een oplijsting van de artikels die volgens hen tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren. Ondertussen is er ook een institutioneel akkoord bereikt dat bepaalde bevoegdheden inzake verkeersveiligheid heeft geregionaliseerd. Ook daarvoor zullen artikels moeten worden aangeduid die in aanmerking komen voor regionalisering. Ik denk meer bepaald aan de snelheidsbeperkingen.

Met andere woorden, bij de verdere finalisering van de nieuwe wegcode zullen wij rekening moeten houden met de komende regionalisering. Het is in elk geval de bedoeling om nog tijdens deze legislatuur verdere stappen te zetten in de totstandkoming van de nieuwe wegcode.

23.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor deze stand van zaken.

Ik heb begrepen dat er een vergadering met de Gewesten heeft plaatsgevonden in de maand mei van 2012 en dat er vervolgens een lijst moest worden opgemaakt, maar dat het Vlaams Gewest hieraan nog geen gevolg heeft gegeven. Ik kan dit enkel betreuren en ik hoop dat iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt binnen zijn bevoegdheid, zodat samen kan worden gewerkt aan een vereenvoudigd verkeersreglement.

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

24 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de arbeidsomstandigheden in de luchtvaart" (nr. 15013)

24 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les conditions de travail dans le secteur aérien" (n° 15013)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is een korte vraag waarop gedeeltelijk al geantwoord werd in antwoord op de vraag van collega Veys in verband met het vliegen met zo weinig mogelijk brandstof.

Een ander aspect dat de voorbije weken aan bod is gekomen, is dat de druk hoog zou liggen om toch op te stijgen wanneer een piloot min of meer ziek is.

De piloten vragen om een onafhankelijk onderzoek door het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel onderzoeken werden er uitgevoerd en hoeveel inbreuken werden er vastgesteld in respectievelijk 2009, 2010, 2011 en 2012, zowel inzake brandstofgebruik als medische geschiktheid van de piloten bij het vertrek?

Zult u, net als de piloten, pleiten voor een verhoogd toezicht door het Europees agentschap EASA?

24.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het toezicht op de hoeveelheid brandstof maakt integraal deel uit van de controle van de *weight and balance sheet* van de Safety Assessment of Foreign Aircraft, de SAFA-inspecties.

Voor iedere vlucht wordt een minimum brandstofniveau berekend volgens de procedures die gelden in het land van origine. Bij een SAFA-inspectie controleert men of de hoeveelheid brandstof aan boord overeenstemt met het vereiste minimum brandstofniveau, berekend voor die vlucht.

Met betrekking tot de medische geschiktheid controleert men of de piloot wel degelijk de nodige check-ups heeft ondergaan. Iedere piloot is verantwoordelijk om zijn maatschappij in te lichten over zijn gezondheidstoestand.

Hieronder vindt u een kort overzicht van de SAFA-inspecties, uitgevoerd in België op de luchthaven van Ryanair.

In 2012 waren er 17 SAFA-inspecties, 16 verslagen zonder opmerkingen, 3 verslagen met vaststellingen van categorie 1, licht. In 2011 waren er 13 SAFA-inspecties, 10 verslagen zonder opmerkingen, 3 met vaststellingen van categorie 1. In 2010 waren er 4 inspecties, 4 verslagen zonder opmerkingen. In 2009 waren er 4 inspecties en 4 verslagen zonder opmerkingen.

De opmerkingen en vaststellingen hebben niet noodzakelijk te maken met de vereiste hoeveelheid aan brandstof.

EASA houdt voornamelijk toezicht op de nationale luchtvaartautoriteiten. Ik ga ervan uit dat EASA er daarbij over waakt dat alle Europese nationale autoriteiten de Europese voorschriften op dezelfde wijze toepassen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **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 spoorwegovergang aan het Duinenwaterzwembad in Knokke-Heist" (nr. 15014)**

25 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le passage à niveau à la Duinenwaterzwembad à Knokke-Heist" (n° 15014)**

25.01 **Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, dit is een opvolgingsvraag. In de commissie voor de Infrastructuur van 21 november heb ik u hierover reeds bevraagd.

U verwees toen naar een ministerieel besluit van 28 oktober 2010 dat spoorwegovergang nummer 79 op de spoorlijn 51B, Brugge-Knokke-Heist, vlakbij het station van Knokke-Heist aan de Sportoase, rangschikt in de tweede categorie, namelijk met verkeerslichten en twee gedeeltelijke slagbomen, bijkomend uitgerust met een weglichteis en een kleine slagboom links van de weg aan weerszijden van de overweg.

Begin november reed een auto een slagboom af, waardoor een tijdlang de treinen vertraging opliepen. Het gemeentebestuur van Knokke-Heist had echter voordien reeds Infrabel en de NMBS herhaaldelijk gewezen op de gevaarlijke situatie, waarbij weggebruikers slompen tussen de gesloten slagbomen.

Op 28 september 2012 werd op een halfjaarlijkse vergadering tussen Infrabel en de FOD Mobiliteit de situatie besproken aangaande de afschaffing en aanpassing van veiligheidsinrichtingen aan overwegen en werd toegelicht dat de sluitingstijd van de bewuste overweg in Knokke-Heist langer is dan gebruikelijk, maar dat het behoud van de huidige veiligheidsinrichtingen de beste keuze is voor de veiligheid van het spoor en het wegverkeer.

In de commissie voor de Infrastructuur van 21 november verklaarde u ter zake: "Bij overwegen met een volledige afsluiting door middel van slagbomen bestaat immers het gevaar dat overweggebruikers tussen de slagbomen worden ingesloten en een aankomende trein niet meer kunnen ontwijken. Om dat te vermijden is bij overwegen met een volledige afsluiting de plaatsing van een obstakeldetectie verplicht. Om technische redenen, waaronder de afstand tussen de seinen en de overweg, is dat bij overweg nummer 79 te Knokke niet realiseerbaar. Tijdens de vergadering van 28 september 2012 werd wel besloten te onderzoeken of door verbeteringen op technisch vlak de sluitingstijd van de overwegen kan worden ingekort. Infrabel zal op korte termijn onderzoeken of het technisch mogelijk is om de sluitingstijd in te korten."

Mijnheer de staatssecretaris, wij spreken over een vergadering van 28 september 2012. U werd hierover reeds ondervraagd in november. Na die vergadering van september 2012 ging Infrabel het op korte termijn onderzoeken. Wij zijn nu januari, ik vermoed dat u met nieuws kunt komen.

Werd er reeds een beslissing genomen door Infrabel om de sluitingstijd in te korten? Zo ja, in welke zin wordt dat dan aangepast? Zo neen, waarom werd dat nog niet aangepast? Zo ja, vanaf wanneer zal dat zijn?

25.02 **Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mevrouw de voorzitter, ten eerste, de infrastructuurbeheerder

bevestigde mij dat de beslissing om de sluitingstijd aan de bedoelde overweg in te korten, vastligt.

Nadere details over het aantal seconden van de verkorting en over de periode vanaf wanneer de verkorte sluitingstijd van toepassing zal zijn, worden op dit moment nog door de bevoegde diensten van Infrabel bestudeerd.

25.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij vast te stellen dat de sluitingstijd zal worden ingekort. Ik hoop dat zodoende de verleiding voor weggebruikers afneemt. De mensen in Knokke en omgeving weten dat de trein behoorlijk zichtbaar passeert. Velen kunnen dan ook niet aan de verleiding weerstaan, om zich alsnog snel langsheen de slagbomen een snellere doorgang te forceren.

De veiligheid staat echter voorop. Dat de autoriteiten de verleiding verminderen, is een goede zaak. Ideaal zou natuurlijk de plaatsing van volledige slagbomen zijn. Ik hoop dat de maatregel in ieder geval de veiligheidsrisico's zal beperken.

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

26 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het onderzoek van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar de stunt van Tomtesterom" (nr. 15015)

26 Question de M. Tanguy Veys à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "l'enquête de la Direction générale Transport aérien au sujet de la 'prouesse' de Tom Waes" (n° 15015)

26.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, in de VRT-reeks *Tomtesterom* vloog Tom Waes op 23 mei 2011 met een Boeing 737. Hij zou daarbij van een lacune in de wetgeving gebruik hebben gemaakt. Waes vloog met de Boeing met aan boord enkele BV's enkele uren over het land. Normaal duurt het 20 maanden vooraleer een piloot met een Boeing 737 mag vliegen maar Waes doorliep de opleiding in amper 12 maanden.

Ter zake bent u bevestigd in de commissie voor de Infrastructuur op 15 februari 2012, op 27 maart 2012 en op 21 november 2012. Uw collega mevrouw Turtelboom werd in de commissie voor de Justitie van 15 mei ter zake bevestigd. De kern van die vragen was vanaf wanneer het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart wist dat Tom Waes die stunt had uitgevoerd of plannen had, hoe daarop gereageerd was, of er een klacht was en wat het resultaat van die klacht was.

Het verwonderde mij een beetje in gans die zaak dat men volgens de verklaringen heeft vernomen dat vlak voor de betrokken vlucht van 23 mei 2011 "het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart in kennis kwam van de vlucht" – ik citeer u, mijnheer de staatssecretaris. In feite werd pas op 24 april 2012, net geen jaar later, klacht ingediend. Ik heb enigszins de indruk dat men pas gereageerd heeft toen de mediaheisa is ontstaan. Het verwondert mij ook dat er tot 21 november 2012 nog geen uitspraak was.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook enkele vragen.

Waarom werd door het DGLV pas op 24 april 2012 klacht ingediend bij het parket van Brussel? De vlucht dateert immers van 23 mei 2011. Volgens u kwam het DGLV vlak voor de vlucht van 23 mei in kennis van deze vlucht.

Werd er reeds een standpunt van het parket ontvangen op basis van de ingediende klacht? Zo ja, wat is het standpunt? Zo niet, waarom niet en wanneer komt het er wel?

Is het onderzoek van de het DGLV al beschikbaar? Zo ja, wat zijn de conclusies? Welke maatregelen werden er genomen? Zo niet, waarom niet en wanneer komt het er wel?

26.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De luchtvaartinspectie heeft de in uw vraag aangehaalde feiten grondig onderzocht en geverbaliseerd. De processen-verbaal zijn op 24 april 2012 overgezonden aan het parket van Brussel. Het parket van Brussel heeft in juni 2012 aanvullende inlichtingen gevraagd. Momenteel

is de beslissing van het parket van Brussel nog niet bekend bij het DGLV. Het gerechtelijk onderzoek is dus volgens het directoraat-generaal nog lopend. Zoals u begrijpt is het gerechtelijk onderzoek natuurlijk geheim.

Aansluitend bij de beslissing van het parket zal het DGLV zijn verdere houding in dit dossier bepalen. Overigens kan volgens de rechtsspraak van de Raad van State het DGLV geen administratieve sanctie opleggen op grond van voormelde pv's zonder akkoord van het parket. Dit akkoord werd nog niet ontvangen.

26.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord. Ik zal uw collega van Justitie vragen waarom het zo lang duurt.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag waarom DGLV zo lang heeft gewacht met het indienen van een klacht. Het heeft een jaar geduurd voor uiteindelijk één vlucht. U heeft zelf gezegd dat men vlak voor de vlucht al op de hoogte was, maar het heeft een jaar geduurd eer er effectief een klacht werd ingediend. Ik vind dat vreemd. Nog vreemder is dat u daar geen toelichting bij geeft.

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

27 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 steunplan voor de luchtvaartsector" (nr. 15017)

27 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le plan d'aide au secteur aéronautique" (n° 15017)

27.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de luchtvaartsector, en zeker de luchthaven Brussels Airport, is vandaag al diverse malen aan bod gekomen in deze commissie.

Zoals bekend, hebben luchtvaartmaatschappijen als Brussels Airlines het vandaag moeilijk. Zij moeten immers nog steeds opboksen tegen onder meer lagekostenmaatschappij Ryanair, die haar personeel in Ierland inschrijft.

Het kernkabinet heeft daarom op 12 december 2012 beslist om 20 miljoen euro uit te trekken voor de luchtvaartsector om de strijd tegen de oneerlijke concurrentie aan te gaan. De steun gaat naar opleiding en een gedeeltelijke vrijstelling van sociale bijdragen. Die steun zou in overeenstemming zijn met de Europese regels en moet de periode overbruggen dat Europa zelf met maatregelen komt tegen de oneerlijke concurrentie in de luchtvaartsector.

Een eerste maatregel bestaat erin om de piloten, die vandaag hun nieuwe collega's zonder vergoeding opleiden, via het directoraat-generaal voor de Luchtvaart — DGLV — toch te vergoeden. Daarnaast wordt een gedeeltelijke vrijstelling van de sociale zekerheid ingevoerd voor prestaties in het buitenland. Het gaat met name om intercontinentale vluchten waarbij het personeel doorbetaald wordt tijdens het verblijf in het buitenland. Dat zal vervangen worden door een vergoeding voor terbeschikkingstelling, waarop geen sociale lasten betaald moeten worden.

De regering moet het steunplan ook ter goedkeuring aan de concurrentiediensten van de Europese Commissie voorleggen, anders kan de commissie een procedure opstarten die uitmondt in een opschortingbevel.

ACV Transcom reageerde door te hekelen dat er in de genomen maatregelen met geen woord wordt gerept over het feit dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen de arbeidswet schenden, wat volgens ACV Transcom aan de basis ligt van het concurrentieprobleem. Ik citeer Kurt Callaerts van ACV Transcom: "Bepaalde buitenlandse maatschappijen passen de Belgische arbeidswet niet toe op het vliegend personeel dat in België tewerkgesteld is. Hier moet de federale regering ingrijpen door de inspectie haar werk te laten doen." Die maatschappijen, met Ryanair natuurlijk als grootste speler, maken met name gebruik van gebrekkige Europese regels om in ons land geen sociale bijdragen en belastingen te betalen. Europa moet daarom volgens ACV Transcom maatregelen nemen om deze oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

In de plenumvergadering van 13 november 2012 verklaarde u als staatssecretaris voor Mobiliteit dat "ook

Europa de sociale dumping in de luchtvaartsector heeft opgemerkt en het systeem zal harmoniseren tegen 2020”.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag van u vernemen of er bij de Europese Commissie reeds een dossier over de genomen maatregelen werd ingediend. Zo ja, wat was de reactie op het vlak van de concurrentieregels?

Welke initiatieven werden genomen om het probleem, met name dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen de Belgische arbeidswet schenden, aan te pakken? Ik verwijs naar de kritiek van ACV Transcom.

Welke initiatieven werden genomen om op Europees niveau de sociale dumping in de luchtvaartsector aan te pakken? Of gaat u ervan uit dat de genomen, of tegen 2020 te nemen, maatregelen volstaan?

27.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral wil ik de titel van de vraag verduidelijken. Het betreft geen steun voor een specifieke maatschappij, maar een steunplan voor alle luchtvaartmaatschappijen die onder Belgische vlag vliegen.

Er is overleg geweest met de Europese Commissie, met de Europese administratie en de eurocommissaris, de heer Almunia. De Europese Commissie is zich bewust van de algemene problematiek waarmee de klassieke Europese luchtvaartsector wordt geconfronteerd, met name het probleem van oneerlijke concurrentie. Zij zal hieraan een einde maken vanaf 2020, met de inwerkingtreding van haar nieuwe reglementering. Tijdens de overgangperiode blijft het probleem echter acuut bestaan.

Op 12 december 2012 heeft het kernkabinet zich gebogen over het dossier van de luchtvaartsector. Daarbij werd een principebeslissing genomen over een jaarlijkse enveloppe van 20 miljoen euro aan steunmaatregelen, conform de Europese regels inzake staatssteun. Die enveloppe zal jaarlijks herzienbaar zijn en zal ten laatste in 2020 ophouden te bestaan, op het einde van de overgangperiode bepaald in de nieuwe Europese reglementering die een einde moet maken aan de verstoring van de mededinging.

De voorziene maatregelen zijn nog niet in detail gedefinieerd, maar dat gebeurt in samenwerking met onze juridische diensten en met de andere betrokken departementen.

27.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uit uw antwoord kan ik niet meteen afleiden of Europa met uw plan akkoord gaat. Kort na de lancering van de maatregelen of de bekendmaking ervan op 12 december 2012 kwam immers het nieuws dat de Europese Commissie het plan had opgevraagd, omdat zij een aantal vragen had. Ik beweer niet dat er klachten waren, maar de Europese Commissie wou wel nagaan of de maatregelen niet in strijd waren met de regelgeving.

Aangezien u het voorgaande niet verduidelijkt, is er blijkbaar nog geen standpunt ter zake.

Ten tweede, de maatregelen zijn allemaal goed en wel. Ik weet ook dat deze niet enkel voor Brussels Airlines bedoeld zijn. De aanleiding voor de maatregelen is onder meer de kritiek van ACV Transcom, met name dat bepaalde, buitenlandse maatschappijen de Belgische arbeidswet niet toepassen op vliegend personeel dat in België is tewerkgesteld.

Zult u dus geen maatregelen treffen, om dergelijke praktijken aan te pakken? U gaat er dus vanuit dat deze volledig legaal en conform de Europese wetgeving zijn.

27.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, de Europese wetgeving laat dergelijke praktijken toe. De nieuwe aanwervingen moeten echter op basis van de Belgische statuten gebeuren. In 2020 zal de regelgeving ter zake volledig worden ingetrokken. Het gaat om een systeem dat voor de luchtvaartsector geldt en dat in 2020 moet stoppen.

Ben ik tevreden met de regeling? Natuurlijk ben ik niet tevreden. Daarom hebben wij alle maatregelen ter zake moeten definiëren.

Gaat het om oneerlijke concurrentie? Ja. Ik heb zulks daarstraks nog opgemerkt.

Ik moet echter een tussensysteem vinden dat toelaat om tijdens de tussenperiode te overleven. Dat is ook wat wij hebben gedaan.

27.05 Tanguy Veys (VB): Ik dank u voor uw antwoord en voor uw verduidelijking.

Het is jammer dat men tot in 2020 zal moeten wachten vooraleer er een einde komt aan de geschetste praktijken, al kunt u daar niet veel aan doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.16 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.16 heures.