

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

du

MARDI 18 JUIN 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 18 JUNI 2013

Namiddag

Le développement des questions et interpellations commence à 14.46 heures. La réunion est présidée par M. Christophe Bastin.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.46 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Christophe Bastin.

01 Questions jointes de

- M. David Clarinval au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les panneaux de signalisation prévus dans le Code de la route" (n° 16985)

- 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° 18246)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval 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 verkeersborden in het verkeersreglement" (nr. 16985)

- 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 de wegcode" (nr. 18246)

01.01 David Clarinval (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question datant du 28 mars, les choses ont peut-être quelque peu évolué depuis lors.

La RTBF a annoncé récemment que la législation qui imposait au conducteur d'attendre d'avoir la possibilité de s'insérer sur l'autoroute, quitte à continuer sa route sur la bande d'arrêt d'urgence en cas de bande de droite trop encombrée, était abrogée. Selon la RTBF, depuis janvier 2011, le principe dit "de la tirette" serait d'application sur l'ensemble du réseau routier: les voitures devront s'insérer en alternance sur les voiries.

Toujours selon la RTBF, ce principe ne serait appliqué qu'à certains endroits du Nord du pays où un panneau explicite serait installé. En Région wallonne, il n'y aurait pas de panneau de ce genre. En outre, il semblerait que malgré l'organisation de diverses campagnes d'information, le message ne soit pas encore passé clairement.

Monsieur le secrétaire d'État, le principe de la tirette est-il aujourd'hui d'application sur l'ensemble du royaume de Belgique? Si oui, depuis quand? En outre, comment expliquez-vous la présence, dans le Nord du pays, de panneaux invitant le conducteur à suivre cette pratique?

01.02 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is ruimer. Het betreft de wegcode in het algemeen. De bestaande wegcode is vandaag reeds 35 jaar oud. De wegcode werd ook al meer dan 65 maal gewijzigd. Wij zijn het er allen over eens dat ons verkeersreglement aan een algemene herziening toe is.

In de loop der jaren werden enkele versies van de nieuwe wegcode voorgelegd. Telkens hadden de Gewesten heel wat opmerkingen. Na consultatie van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid en na verwerking van de vele opmerkingen op een voorgaande versie, is uw administratie in 2011 tot een min of meer definitieve tekst gekomen. Uiteindelijk werd ook die tekst door de Gewesten negatief beoordeeld. Het Vlaams Gewest was van mening dat een aantal gedragsregels die verband houden met regionale bevoegdheden, niet kunnen worden gewijzigd door het federale niveau. Men bezorgde u in dat verband eind december 2012 een lijst met alle artikelen die volgens hen tot de bevoegdheden van de Gewesten behoren. De andere Gewesten hadden dat zes maand eerder ook al gedaan.

Daarnaast dient ook rekening te worden gehouden met het Vlinderakkoord, dat een aantal bevoegdheden overhevelt naar de Gewesten. Ook in dat verband zullen de artikelen die in aanmerking komen voor de regionalisering moeten worden aangeduid. Met betrekking tot mijn vorige vraag, betreffende de herziening van de wegcode, stelde u het volgende: "Het is in elk geval de bedoeling om nog tijdens deze legislatuur verdere stappen te zetten in de totstandkoming van de nieuwe wegcode." Om die reden stel ik de volgende vragen.

Ten eerste, is er sinds het bezorgen van de door het Vlaams Gewest opgelijste artikelen al vooruitgang geboekt in de hervorming van de wegcode?

Ten tweede, werd reeds een lijst gemaakt van de artikelen die in aanmerking komen voor de regionalisering? Werd hiervoor reeds overleg gepleegd met de Gewesten? Wanneer verwacht u de definitieve lijst?

Ten derde, welke stappen wilt u tijdens deze legislatuur nog zetten? Wat is de vooropgestelde doelstelling?

Ten vierde, indien het niet mogelijk zou zijn om binnen deze legislatuur een nieuwe wegcode te finaliseren, acht u het nuttig of noodzakelijk om de meest dringende wijzigingen aan te passen via een aparte wijziging in de huidige wegcode? Zo ja, welke zaken zijn dat?

01.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, jusqu'à présent, le principe de la fermeture Éclair ou de la tirette sur la route est le principe selon lequel, à proximité d'un rétrécissement, les véhicules qui se trouvent sur la bande de circulation qui sera supprimée s'intercalent entre les véhicules qui poursuivent leur route sur leur bande de circulation et qui laissent, chacun à leur tour, s'insérer un véhicule. Cela ne constitue pas une règle de circulation reprise telle qu'elle dans le Code de la route. On peut considérer que c'est une règle de politesse supérieure à celle du Code de la route, mais cela n'est pas mentionné comme tel dans ce dernier. Ce n'est pas une obligation, mais un procédé qui permet d'améliorer la fluidité de la circulation.

Les automobilistes qui s'intercalent et qui, par conséquent, effectuent une manœuvre sont tenus de respecter les règles du Code de la route comme, par exemple, utiliser le clignotant, ne pas couper une ligne blanche, céder la priorité. Les automobilistes qui laissent s'insérer un autre véhicule font preuve de politesse, de courtoisie en cédant le passage, mais ne sont d'une quelconque manière réglementairement obligés de le faire.

Les panneaux routiers qui sont placés par les gestionnaires de voirie aux endroits où il paraît judicieux d'appliquer le principe de la tirette sont purement instructifs. Autrement dit, cela informe, mais cela n'oblige pas.

Recent hebben verscheidene parlementsleden een wetsvoorstel over ritsen in het verkeer ingediend teneinde dit principe wettelijk in de wegcode te verankeren. Ik steun dit voorstel.

Voor de nieuwe wegcode werd het BIVV gevraagd om de opmerkingen en bezwaren van de drie Gewesten per artikel in de tabel op te lijsten volgens de aard van de opmerking: hetzij institutioneel, hetzij inhoudelijk, hetzij financieel, hetzij andere. Deze tabel werd mij eind mei bezorgd. Op 20 juni 2013 is een interne vergadering met het BIVV en mijn administratie gepland om deze tabel te bespreken, ter voorbereiding van een nieuwe vergadering met de Gewesten.

Een van de moeilijkste punten blijft het zogenaamde bevoegdheidsconflict dat het Vlaams Gewest heeft opgeworpen met betrekking tot de bepalingen van de bestaande wegcode die in het ontwerp van de nieuwe wegcode werden overgenomen. Het Vlaams Gewest beweert dat het om een gewestelijke bevoegdheid

gaat. Ik wacht de volgende vergadering over de opgeworpen bevoegdheidsconflicten met de Gewesten af.

Wij moeten de definitieve goedkeuring van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen afwachten om zekerheid te verwerven over de geregionaliseerde artikelen van de wegcode. Ik vraag een inspanning van de verschillende staatssecretarissen die de staatshervorming als bevoegdheid hebben.

Ik ben mij ervan bewust dat een aanpassing van de bestaande wegcode zich opdringt, enerzijds omdat die vraag in het recente verleden is gesteld, anderzijds omdat er druk wordt uitgeoefend om nieuwe concepten toe te passen zoals het gebruik van de pechstroken door hulpdiensten.

Ik ben op dit ogenblik bezig met het opstellen van een ontwerptekst voor deze wijzigingen.

01.04 David Clarinval (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse claire: elle remet les pendules à l'heure. En effet, notamment dans les médias francophones, les choses ne sont pas présentées aussi clairement. D'ailleurs, certaines émissions présentent les choses comme obligatoires. Je suis donc satisfait que tout soit tiré au clair.

Je dois préciser que ma question était antérieure au dépôt de la proposition de loi de mon excellente collègue Valérie De Bue. Il m'était donc impossible d'anticiper. Il est évident que je soutiens cette proposition.

Enfin, concernant les conflits de compétences, je suppose que vous pourrez régler très rapidement cette affaire.

01.05 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het is duidelijk dat de staatshervormingen de zaken niet echt vereenvoudigen en het alsmäär moeilijker maken om tot overeenkomsten te komen, zelfs op het gebied van verkeersveiligheid. Zulks doet mij het voorhoofd fronsen.

Ik wens u niettemin veel succes. Ik hoop dat u tot een overeenkomst met de Gewesten komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14.56 heures à 15.01 heures.

De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.56 uur tot 15.01 uur.

02 Questions jointes de

- M. David Clarinval 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 bateaux touristiques dans le bief de Dinant" (n° 17672)

- M. Jean-Marc Delizée 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 bateaux touristiques de Dinant" (n° 17704)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer David Clarinval 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 toeristenboten op het rivierpand van Dinant" (nr. 17672)

- de heer Jean-Marc Delizée 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 toeristenboten in Dinant" (nr. 17704)

02.01 David Clarinval (MR): Monsieur le président, il s'agit d'une question très "dinantaise" et j' imagine que vous serez attentif à la réponse!

Monsieur le secrétaire d'État, il semblerait que les responsables de diverses compagnies de bateaux touristiques de Dinant aient reçu la visite de la police fédérale (plus spécifiquement la police de la navigation

de Liège) leur indiquant la mise en application de l'arrêté royal du 30 novembre 2011 relatif aux prescriptions en matière d'équipage sur les voies navigables du Royaume. Cet arrêté prévoit des conditions strictes, entre autres concernant l'équipage minimum (2 personnes) qui doit être présent sur les bateaux, même sous label touristique.

Selon mes informations, le respect strict de cette nouvelle réglementation conduirait ces sociétés vers la faillite et la disparition pure et simple des balades touristiques, pourtant réputées au sein de la ville de Dinant. En effet, plusieurs petits bateaux concernés par cet arrêté embarquent parfois quelques passagers. Il leur sera donc difficile d'amortir les coûts fixes liés au personnel imposé. De plus, ces petits bateaux naviguent uniquement dans le bief de Dinant, ne franchissent pas les écluses et circulent dans un rayon de trois kilomètres de leur embarcadère.

Il semblerait qu'une dérogation au respect intégral des mesures en matière d'équipage minimum serait envisageable. Pour cela, il faudrait, comme à Bruges et Gand, que la promenade soit reconnue comme urbaine.

Monsieur le secrétaire d'État, est-il possible d'octroyer une telle dérogation aux bateaux situés à Dinant? Il n'y a, selon moi, pas de raison de faire deux poids et deux mesures entre ces différentes villes. Allez-vous permettre de la sorte la survie de cette activité touristique si importante pour Dinant?

02.02 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ma question est similaire à celle de mon collègue Clarinval.

Il y a quelque temps, la presse s'est fait l'écho des craintes des sociétés qui exploitent des bateaux touristiques à Dinant face à la mise en application des règles fédérales en matière de navigation touristique. Les responsables des compagnies de bateaux touristiques de Dinant ont été interpellés par la police fédérale de la navigation à propos de la mise en conformité au prescrit de l'arrêté royal du 30 novembre 2011. Cet arrêté royal prévoit que l'équipage d'un bateau transportant des passagers doit être composé de minimum 2 personnes. Les compagnies de bateaux dinantais – mon collègue a parlé de petits bateaux de tourisme – ont d'ores et déjà annoncé l'impossibilité financière de se conformer à cette norme. Ils ne peuvent envisager l'emploi de deux travailleurs alors que le bateau n'emmène parfois que quelques passagers. Ils craignent de devoir supprimer ces balades, voire de déclarer faillite si la réglementation devait être appliquée à la lettre.

Est-il exact que des compagnies similaires dans d'autres provinces auraient obtenu une dérogation, étant considérées comme des compagnies de navigation de promenades urbaines? Y a-t-il une distinction à faire entre les promenades urbaines et les promenades en régions semi-rurales telles que la région de Dinant?

Des péniches rejoignent le port de Givet par Dinant, la navigation y est dès lors considérée comme commerciale. Pourtant, les balades ne dépassent pas un rayon de trois kilomètres et restent dans le bief de Dinant.

Monsieur le secrétaire d'État, les exploitants de bateaux touristiques de Dinant peuvent-ils espérer bénéficier d'une dérogation? Pourraient-ils être considérés comme des compagnies de navigation de promenades urbaines? Une adaptation de la législation pour les transports d'un nombre très réduit de passagers peut-elle être envisagée?

Autrement dit, les critères de l'arrêté royal en question pourraient-ils être revus pour permettre aux petits bateaux touristiques dinantais d'être assimilés à des bateaux de navigation de promenades urbaines?

02.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, messieurs Clarinval et Delizée, les bateaux en question sont essentiellement des bateaux à passagers qui naviguent sur les eaux intérieures. En rédigeant cet arrêté royal, le législateur a surtout tenu compte de la sécurité des passagers à bord desdits bateaux: en effet, les passagers attendent que les autorités garantissent leur sécurité durant les excursions.

Le fait que des bateaux d'excursion naviguent également sur des voies d'eau fréquentées par des bateaux de commerce augmente le risque de sécurité. Le risque de collision est réel. Un incident technique peut survenir aussi bien sur un bateau de navigation intérieure que sur un bateau d'excursion et, par conséquent, un des bateaux peut devenir impossible à diriger. C'est la raison pour laquelle au moins 2 membres

d'équipage doivent se trouver à bord des bateaux d'excursion.

Les bateaux d'excursion de Bruges et de Gand n'ont pas eu de dérogation spéciale. En effet, la réglementation précise qu'un membre d'équipage suffit pour l'exploitation lorsque la navigation de commerce n'est pas possible sur ces eaux-là, ce qui est le cas à Gand et Bruges.

Toutefois, j'examine avec mon administration les solutions envisageables pour Dinant; j'ai précisé comme instruction d'atteindre l'objectif d'une solution correspondant aux préoccupations que vous soulevez dans vos questions.

02.04 David Clarinval (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Je prends bonne note de votre réponse et de votre intention de trouver une solution allant dans le sens de nos préoccupations pour la ville de Dinant. Je conçois l'existence d'un risque plus important en cas de circulation commune de bateaux de commerce et d'excursion.

Néanmoins, il appert que, pour Dinant, c'est le bief uniquement qui est concerné. Peut-être s'agirait-il là d'une piste de réflexion pour trouver une solution à cette problématique. En fait, les personnes concernées distinguent bien le bief de Dinant du reste du cours d'eau: il s'agit d'une zone spécifique, mais je ne suis pas spécialiste des voies navigables. Peut-être parlons-nous de la Lesse en direction d'Anseremme. Il semblerait que cet élément mènerait à résoudre le problème.

Je prends bonne note de votre motivation et vous remercie.

02.05 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, je remercie également M. le secrétaire d'État pour sa réponse. Il est certain que la sécurité des passagers doit être la préoccupation du gouvernement comme du parlement. Depuis que ces bateaux circulent à Dinant, je n'ai pas eu connaissance de difficultés particulières. Mais le risque peut toujours exister. Je ne pense pas qu'il y ait un véritable danger vu la manière dont ces bateaux fonctionnent.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez, en tout cas, indiqué les critères différenciant les situations. Il convient certainement d'objectiver la situation et non pas venir avec des procès d'intention, des sous-entendus ou des éléments plus subjectifs. Ensuite, vous avez laissé la porte ouverte. Cela signifie qu'indépendamment de la situation telle qu'elle était décrite, votre administration cherchait une solution.

Vous connaissez le caractère touristique de la ville de Dinant et de la région. C'est un des éléments de redéploiement économique. Il importe donc de ne pas mettre en cause une activité économique réputée et qui, jusqu'à présent, n'a connu aucune difficulté.

Aussi, j'espère qu'avec votre administration, vous pourrez rassurer, dans les meilleurs délais, les exploitants de ces compagnies et le secteur touristique dinantais en général.

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

03 Vraag van mevrouw Meryame Kitir 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 moeizame homologatie van vrachtwagens en aanhangwagens door de FOD Mobiliteit" (nr. 17723)

03 Question de Mme Meryame Kitir 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 difficultés liées à l'homologation des camions et remorques par le SPF Mobilité" (n° 17723)

03.01 Meryame Kitir (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, sinds 29 oktober 2012 is voor de homologatie van afgewerkte vrachtwagens en hun aanhangwagens een nieuwe Europese kaderrichtlijn van kracht. De kaderrichtlijn voorziet in drie mogelijkheden, namelijk een Europese typegoedkeuring, een nationale typegoedkeuring en een individuele goedkeuring.

Elke Europese lidstaat heeft voor de uitvoering van de richtlijn eigen procedures ontwikkeld. Op basis van de

informatie die ik hierover heb ontvangen, blijkt dat de procedure in België heel wat meer tijd in beslag neemt dan die in sommige andere Europese landen. Voor de individuele goedkeuring bijvoorbeeld moet men blijkbaar rekening houden met wachttijden van minstens drie maanden, waarna men zich zelfs nog eens tot een keuringsstation moet wenden. Dat staat in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland en Duitsland, waar de individuele keuring gewoon in het keuringsstation plaatsvindt, waardoor dossiers vaak op enkele dagen of soms zelfs enkele uren afgehandeld kunnen worden.

Mijnheer de staatssecretaris, u begrijpt dat dit voor de bedrijven in kwestie vervelende gevolgen heeft. De constructeurs kunnen afgewerkte vrachtwagens niet aanleveren bij hun klanten en kunnen hun zelfs niet zeggen wanneer de goedkeuring ervan kan komen. Dat leidt tot technische werkloosheid van het personeel en concurrentieverlies ten aanzien van hun collega's in de buurlanden, waar de procedure veel sneller verloopt.

Tot slot blijkt ook de communicatie tussen de betrokken bedrijven en de FOD Mobiliteit zeer moeilijk te verlopen. Terwijl in de buurlanden het contact met de administratie rechtstreeks met de behandelende ambtenaar verloopt per telefoon of per mail, hanteert onze FOD Mobiliteit enkel algemene mailadressen, waardoor men vaak geen contactpersoon heeft bij wie men de stand van zaken van een concreet dossier kan aftoetsen.

Graag wens ik u dan ook enkele vragen voor te leggen, mijnheer de staatssecretaris. Kent u de problemen? Is uw administratie zich bewust van de problemen die zich schijnen te stellen?

Kunt u mij bevestigen of er zich vandaag inderdaad een structureel probleem stelt, in het bijzonder met betrekking tot de individuele goedkeuring die moet worden verkregen?

Kunt u zeggen binnen welke termijn dossiers door uw administratie worden afgehandeld? Welke doelstellingen hanteert de FOD ter zake? Wat kunnen wij desgevallend doen om een en ander vlotter te laten verlopen? Kunnen wij leren uit de Nederlandse en Duitse voorbeelden, waar men erin slaagt om de procedure veel sneller af te ronden?

Staat u open voor de suggestie om voortaan ook aan de lopende procedure contactpersonen toe te wijzen, zodat bedrijven veel sneller een zicht krijgen op de stand van zaken met betrekking tot hun dossier?

Hebt u voorstellen om een en ander transparanter te laten verlopen? Zo ja, kunt u die toelichten?

03.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, een aantal van de klachten die werden geschetst over de werking van de dienst Homologaties, is mij bekend. Vertegenwoordigers van de sector hebben zich tot de administratie gewend om na te gaan of er verbeteringen in de dienstverlening mogelijk zijn. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft daaromtrent twee initiatieven genomen in overleg met de betrokken sector. Ten eerste wordt er meer ingezet op het responsabiliseren van de constructeurs in de tweede fase, met name de ombouwers, in het kader van het project eFAST. Ten tweede is er een vergelijkende studie uitgevoerd en *bench learning* van de procedures om de aanvragen te behandelen. Deze studie heeft vorig jaar plaatsgevonden in Nederland, Frankrijk en Duitsland.

Ten tweede heeft de FOD inderdaad vastgesteld dat een groter deel van de beschikbare capaciteit moet worden ingezet voor de individuele goedkeuring wegens de nieuwe maatregelen ingevoerd op Europees vlak die sinds november 2012 eisen dat alle verbouwingen ook een goedkeuring moeten krijgen. Het beleid van de FOD houdt in dat de dossiers in volgorde van ontvangst worden behandeld en heeft tot doel de concurrentiepositie van de Belgische bedrijven veilig te stellen. De operationele doelstellingen binnen de FOD ambiëren om dit soort dossiers binnen een termijn van twee maanden te behandelen. Door de toevloed van dossiers tweede fase, enerzijds, en door de moeilijkheid om gekwalificeerde medewerkers te vinden op de arbeidsmarkt, anderzijds, wordt deze doelstelling momenteel slechts voor 75 % gehaald.

Ten derde, de *bench learning* heeft een praktijk beschreven die ik op voorstel van de FOD ook in België wil implementeren. Het betreft de centralisering van vragen zodat een klant voor individuele goedkeuring maar eenmaal naar het keuringsstation moet komen om alle testen uit te voeren. Bij ons geldt voor bedrijfsvoertuigen een eerste keuring na homologatie en inschrijving. Wij gaan een aanzienlijke vereenvoudiging realiseren door die eerste keuring af te schaffen vermits er reeds een inspectie wordt uitgevoerd door een technische dienst in het kader van de homologatie.

De grotere kwaliteit van de ingediende aanvragen moet de behandeling efficiënter maken. Voor de dossiers die door de constructeur worden ingediend — het gaat dan vooral om constructeurs van de tweede fase — is er op het vlak van de kwaliteit van de meegedeelde gegevens nog veel verbetering mogelijk. Daarom heeft de FOD samen met de beroepsfederaties meerdere opleidingssessies georganiseerd in de voorbije maanden.

Ten vierde, de FOD Mobiliteit en Vervoer werkt met een uniek loket met generieke mailadressen en telefoonnummers, wat toelaat om een goed zicht te hebben op het aantal aanvragen, maar ook om problemen te vermijden voor de klant in geval van afwezigheid van de betrokken ambtenaar. Door middel van webtoepassingen kan men dan ook op elk moment de stand van zaken van zijn dossier raadplegen. Daarbij wens ik nog het bestaan van een wekelijkse permanentie te vermelden die toelaat aan iedere klant een afspraak te bekomen met een medewerker van de betrokken dienst.

Ten vijfde, de nieuwe aanpak eFAST is nu volledig operationeel. Door dit project moet de constructeur van de tweede fase eerst aantonen dat hij dossiers van goede kwaliteit kan leveren. Na deze check, en mits een eenvoudige opleiding, wordt toegestaan dat hij alle gegevens van het dossier zelf opstelt en dat de rol van de dienst Homologaties zich beperkt tot een validatie van het dossier

Sinds november 2012 zijn een reeks constructeurs opgenomen in een pre-eFAST periode. Vroeger gebeurde dit allemaal met papieren dossiers, maar vanaf de maand mei gebeurt dit volledig op geïnformatiseerde wijze. In plaats van een goedkeuring in twee of meerdere maanden gebeurt dit nu in een week. De FOD zal a posteriori een controle doen door een regelmatige audit van de constructeur, teneinde de kwaliteit te bewaken.

In de komende maanden wordt dan werk gemaakt van een tweede verbetering, met name de melding van gegevens door de keuringsstations aan de FOD, waarbij dubbele en zelfs driedubbele codering wordt vastgesteld van dezelfde gegevens voor een dossiers. De webapplicatie zal in een eenmalige codering voorzien, wat een belangrijke verbetering van de termijn zal betekenen voor alle individuele goedkeuringen. Ik hoop dat dit tegen eind september van dit jaar zal beëindigd zijn.

03.03 Meryame Kitir (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij te vernemen dat er al stappen zijn gezet in de juiste richting om te komen tot een snellere afhandeling van de dossiers.

Ik wil toch nog eens terugkomen op de contacten met de FOD Mobiliteit. Ik ken verschillende gevallen die daar wel moeite mee hadden. Het is voor veel bedrijven wel belangrijk dat zij gewoon met iemand kunnen bellen om te vragen waarom het dossier niet is afgerond, of, als een dossier niet volledig is, om te vragen wat er effectief moet gebeuren om het dossier in orde te zetten.

Ik ben alvast blij dat de eerste stappen zijn gezet. Ik zal dit dossier opvolgen.

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

Le **président**: M. Clerfayt a transformé sa question n° 17798 en question écrite. M. Luykx a retiré son interpellation (n° 87).

04 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 uitvoering van de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010" (nr. 17864)

- 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 uitvoering van het luchthavenakkoord" (nr. 17932)

- 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 tenuitvoerlegging van het

luchthavenakkoord" (nr. 18655)

04 Questions jointes de

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution des accords aéroportuaires de 2008 et 2010" (n° 17864)

- **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'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 17932)

- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire" (n° 18655)

04.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de burgemeesters van Grimbergen, Meise, Vilvoorde en Wemmel, vier gemeenten uit de Noordrand, vroegen begin mei in een open brief aan de bevoegde federale ministers en Vlaams minister-president Kris Peeters dat de federale regering de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010 eindelijk correct zou uitvoeren.

De burgemeesters wijzen erop dat u nog steeds de nachtelijke omleidingroutes rond Brussel, richting de baken van Huldenberg ten zuidoosten van Brussel, niet hebt afgeschaft. Het luchthavenakkoord voorzag er nochtans in dat er rechtstreekse routes naar alle bestemmingen zouden zijn en dat dergelijke omleidingroutes dus zouden worden afgeschaft.

Er is volgens de burgemeesters ook nog geen spoor van de door de Vlaamse regering gevraagde spreiding van routes.

In de plaats van een spreiding werden in december 2012 in een officiële AIP-publicatie, *Aeronautical Information Publication* van Belgocontrol, routes naar het westen samengevoegd met die naar het noordwesten.

Dit AIP voorzag ook in de verplaatsing van routes over Brussel richting zuiden en zuidwesten naar Vlaanderen.

Het AIP werd tot dusver niet uitgevoerd omdat deze voorstellen in tegenspraak zijn met het luchthavenakkoord, wat volgens de burgemeesters later door mevrouw Milquet, onder wie u ressorteert, werd bevestigd.

De vier burgemeesters zeggen ter zake, ik citeer: "We hebben er alle vertrouwen in dat u niet akkoord gaat met de voorgestelde routewijzigingen en integendeel de nodige maatregelen zult nemen om de inwoners van de Vlaamse Rand op gelijke wijze te behandelen als hun landgenoten van het Brussels Gewest."

Ook Vlaams minister-president Kris Peeters ondersteunt de vraag van de vier burgemeesters om de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010 correct uit te voeren. Ook dringt hij er bij u op aan om het luchthavenakkoord, inclusief de bijstellingen die de Vlaamse regering in overleg met de mensen van de Noordrand heeft gevraagd, op het terrein uit te voeren en dus de hinder evenwichtig te spreiden.

Waarom worden de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010 nog steeds niet correct uitgevoerd? Wanneer is de correcte uitvoering van de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010 gepland?

04.02 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de problematiek is door mijn collega ruimschoots voldoende geschetst.

Het gaat in de praktijk dus over de vraag wat u effectief zal doen met de Zulu-routes die voor de bewoners aldaar het meest storend zijn, net omdat de bestemming ergens compleet elders ligt en wij aldus de volledige Vlaamse Rand belasten, zonder dat er een duidelijke, goede reden voor is. Bovendien zijn er meer brandstofkosten en meer geluidshinder.

Ik kom dus tot mijn vragen, aangezien alles ongeveer is geschetst.

Ten eerste, een vraag die ik u al heel dikwijls heb gesteld, is de volgende. In welke mate werden de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010 reeds uitgevoerd?

Welke maatregelen zijn vandaag niet uitgevoerd? Wat is de reden voor de niet-uitvoering?

Ten tweede, klopt het dat Belgocontrol heeft voorgesteld om de routes naar het westen en het noordwesten samen te voegen? Wat is daarvoor de reden? Gaat u akkoord met deze samenvoeging van routes?

Ten derde, is de afschaffing van de nachtelijke omleidingroutes rond Brussel ondertussen bestudeerd? Welke alternatieven liggen op tafel?

Een heel belangrijke vraag voor alle bewoners die sinds 2008 denken dat er een luchthavenakkoord is, is de volgende. Wanneer wordt de afschaffing uitgevoerd?

04.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, à deux semaines des vacances d'été, le dossier du survol de Bruxelles fait à nouveau du bruit. Les habitants de l'est de la capitale, mais aussi du Brabant wallon, continuent à se plaindre des nuisances sonores plus importantes ces derniers mois. En cause, la non-application des accords de 2008 et de 2010. Récemment, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a d'ailleurs voté une motion à l'unanimité en vue de la mise en place de ces accords.

Monsieur le secrétaire d'État, ce problème a déjà été évoqué à plusieurs reprises dans cette commission. Vous vous êtes engagé à faire respecter ces accords, mais force est de constater que rien n'évolue positivement sur le terrain. Pouvez-vous faire le point sur ce dossier? Pourquoi l'équilibrage, notamment pour l'atterrissage vers la piste 02, n'a-t-il toujours pas eu lieu? Des études et des analyses sont-elles encore en cours? Quand aurons-nous le plaisir de voir ces accords appliqués?

04.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De uitvoering van deze akkoorden vergt meer tijd dan voorzien, onder andere omwille van de beperkingen die worden opgelegd voor het gebruik van het luchtruim door de luchtcomponent van de Belgische strijdkrachten en omwille van een veiligheidsstudie over de windramen die nu eindelijk beschikbaar is. De bedoeling blijft om de akkoorden strikt te implementeren. Er wordt dus geen enkele route verplaatst van het Brussels Gewest naar het Vlaams Gewest.

Ten eerste, op het gebied van de vliegroutes werden reeds twee fasen van het akkoord uitgevoerd. De vluchten naar het CIV-baken worden in het weekend naar de kanaalroute getransfereerd sinds 28 juli 2012. Er zijn nieuwe opstijgroutes vanaf piste 20 sinds 13 december 2012. Ik denk erin te kunnen slagen om voor het einde van dit jaar een simultane globale ingebruikname van alle overblijvende stappen te realiseren, namelijk de herorganisatie van de vliegroutes in de Noordrand, het herverdelen van de routes in de Oostrand, de omleiding rond Leuven bij vertrek vanaf piste 07 en de duidelijke en ondubbelzinnige definitie van de waarde van de windcomponenten.

Ten tweede, voor het traject van de routes CIV en DENUT heeft Belgocontrol een voorstel gedaan van gezamenlijk initiële beschrijving van de HELEN-en DENUT-routes voor het begin van het traject, om de verkeersveiligheid te verhogen door elke kruising of interferentie tussen de routes te vermijden. Dit voorstel werd niet geconcretiseerd. Een studie wordt uitgevoerd om te vermijden dat de DENUT-route en de CIV-route elkaar kruisen, zonder echter het delicate evenwicht met betrekking tot het overvliegen van de verschillende betrokken zones te verbreken.

Ten derde, tot slot zal de Zulu-omleidingsroute langs de Ring niet vervangen kunnen worden door de nieuwe Zulu-route langs het kanaal vooraleer de nieuwe Zulu-route langs het kanaal gepubliceerd zal zijn, in eerste instantie voor 's nachts en het weekend. Aangezien de Zulu-route een exclusieve nachtroute is, zouden de vluchten die worden afgeleid van piste 20 omwille van meteorologische omstandigheden het kanaaltraject volgen, om dan vervolgens de bakens ten oosten of zuidoosten te bereiken, langs Ittre, Waterloo en Vlaams- en Waals-Brabant.

L'usage de la piste 02 en février 2013 (44,61 %) ainsi qu'en mars 2013 (35,95 %) résulte principalement des vents forts provenant du secteur nord et du secteur est. Comme les pistes 07 ne sont pas équipées d'un équipement électronique de guidage à l'atterrissage - les fameux ILS -, et que le texte des publications d'information aéronautique AIP précise que "les pistes 07 ne peuvent être utilisées à l'atterrissage, sauf lorsqu'aucune autre piste n'est disponible", il en résulte que tant que les valeurs de composantes de vent latéral de 15 nœuds, rafales incluses, ne sont pas dépassées à l'atterrissage sur la piste 02 avec un vent de secteur est, la piste 02 sera utilisée à l'atterrissage même si le vent ne souffle pas de face.

La concrétisation d'une nouvelle instruction sur les normes de vent conforme aux accords de 2008 et 2010 dépend encore d'une ultime étude de sécurité sur les valeurs limites applicables pour les pistes 02-20. Cette étude est en voie de finalisation. Ensuite, des adaptations nécessaires au processus de sélection des pistes (valeur de rafale méthodologique dans le changement de piste, mode de calcul des vents, délais d'anticipation réduits) devraient être appliquées afin de stabiliser les changements de piste et de garantir le maintien maximum du système préférentiel des pistes à Bruxelles-National.

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

Ik blijf mij verwonderen over de creativiteit waarmee de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010 – 2008 is toch al meer dan vijf jaar geleden – worden uitgevoerd. De betrokkenen slagen er nog steeds niet in ze volledig uit te voeren.

U geeft een opsomming van een aantal redenen. U legt onder meer de schuld bij Defensie en bij de bewuste veiligheidsstudie.

U stelt dat de verdere aanpassing wellicht eind 2013 zal gebeuren. Gelet op de communautaire geladenheid van het dossier en gelet op het feit dat ze er mogelijks enkele maanden voor de federale verkiezingen zou moeten komen, verwacht ik dat wij opnieuw op de concrete uitvoering van de luchthavenakkoorden zullen mogen wachten. In het dossier waarvan sprake heb ik immers zeker nog geen moedige staatssecretaris gezien.

04.06 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het betreft hier een dossier dat blijft aanslepen. Ik heb het immense voordeel gehad dat ik het dossier nu al sinds 2006 volg. Eigenlijk is het niet erg veel opgeschoven.

De redenen die ik hier nu verneem, zijn redenen die ik al heel lang hoor. Wanneer wij het over de problematiek van het militaire luchtruim hebben, weet u ook wat in de beheersovereenkomst met Belgocontrol al ongeveer sinds 2003 staat, namelijk dat zo snel mogelijk tot civiel-militaire integratie zal worden overgegaan, maar dat geen enkele stap vooruit wordt gezet.

Ik hoor dat wordt gesproken over de baan 07 Rechtdoor, die deel uitmaakte van het akkoord. Ik heb u al verschillende vragen gesteld. Op de helft van de vragen is uw antwoord dat u het niet zal uitvoeren, omdat het niet kan. Op de andere helft antwoordt u dat u het wel zal uitvoeren, zelfs zo snel mogelijk.

Vandaag moet ik vaststellen dat wij in de praktijk nog niet veel zijn opgeschoven.

Ik moet telkens opnieuw terugdenken aan de beelden van uw voorganger, voormalig staatssecretaris Schouppe, die tijdens de VRT- nieuwsuitzending zijn bureau leegmaakt en vertelt dat zijn belangrijkste verwezenlijking het oplossen van het luchthavendossier is geweest. Het is aan u om te oordelen of hij op dat moment gelijk had. Ik heb op dit moment absoluut geen vertrouwen in een oplossing.

U meldt dat het akkoord vóór eind 2013 zal zijn uitgevoerd. Ik heb u voor een heel aantal andere dossiers hetzelfde antwoord horen geven.

Wij zullen er niet komen. Immers, negen kansen op tien, zoals het ook vóór de verkiezingen is gegaan, zal de vice-eersteminister, mevrouw Milquet, opnieuw actie en campagne voeren met als norm dat zij de windnormen zal aanpassen en de betrokkenen zal beschermen alsook dat Zaventem een kleine, regionale zakenluchthaven zal worden, omdat zij hun dat heeft beloofd.

Mijnheer de staatssecretaris, voormelde weg kunnen wij niet opgaan. Het dossier in kwestie moet u grondig aanpakken. U moet eindelijk de akkoorden uitvoeren, zoals ze zijn bedoeld. Ik vrees dat wij met wat nu op tafel ligt, er niet zullen komen.

04.07 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, il est vrai que les accords datent et que la situation de terrain est problématique. On reçoit beaucoup de courriers de riverains mécontents.

Je n'ai pas entendu de délai pour la réalisation de l'étude de sécurité pour les pistes 02-20. S'agit-il bien de la fin de l'année 2013?

04.08 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Non, l'étude concernant les vents est déjà réalisée.

04.09 Valérie De Bue (MR): Sur le terrain, la situation est difficile. Il y avait un consensus autour de ces deux accords mais leur concrétisation tarde.

04.10 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Ce n'est pas faute d'essayer!

04.11 Valérie De Bue (MR): Je le sais. J'espère que l'on pourra aboutir à une solution rapide malgré tout.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 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 maatregelen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 17865)

05 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 mesures envisagées à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 17865)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van de gemeenschappelijke vergadering van de bijzondere commissie betreffende de spoorveiligheid, de commissie voor de Binnenlandse Zaken en de commissie voor de Infrastructuur van 7 mei over de treinramp in Wetteren heb ik de volgende vragen.

U hebt toen een analyse gemaakt en een aantal vaststellingen gedaan. Samengevat ging het onder meer over de rol van de Europese Commissie in verband met de regelgeving voor treinen die gevaarlijke stoffen transporteren.

U antwoordde dat uw voorstel om die treinen anders samen te stellen, op Europees verzet zou zijn gestuit, omdat het bevoegde expertencomité de Europese Commissie een negatief advies had gegeven.

Nochtans, zo meldt men mij, zou u er zelf voor gekozen hebben om niet verder aan te dringen op een formele stemming over de aanvraag, die een negatief advies had gekregen.

Het expertencomité riep overigens verschillende redenen in voor zijn afwijzing. Zo waren de analyses van het ongeval van Godinne nog niet klaar, toen het dossier werd behandeld. Het ongeval van Godinne was precies de aanleiding om te komen tot een aanpassing van de treintransporten van gevaarlijke stoffen.

De experts wezen erop dat het voorstel om brandbare en ontplofbare goederen op goederentreinen verder van elkaar te plaatsen, extra rangeeroperaties met zich zou meebrengen die de risico's op calamiteiten konden verhogen.

Voorzitter: Linda Musin.

Présidente: Linda Musin.

Bovendien stelde het comité dat een algemene maatregel invoeren op basis van een specifiek dossier niet noodzakelijk de beste oplossing is. Als een trein tegen hoge snelheid verongelukt, zou de afstand tussen de verschillende producten overigens weinig verschil maken, dixit het comité.

Mijnheer de staatssecretaris, gelet op het antwoord dat u hebt gegeven in de commissie van 7 mei en gelet op het standpunt van de expertencomité, dat aan de Europese Commissie een negatief advies had gegeven, wil ik u graag de volgende vragen stellen.

Klopt het dat u er zelf voor koos om niet verder aan te dringen op een formele stemming over uw aanvraag bij de Europese Commissie?

Wat is uw standpunt omtrent de opmerkingen en het negatieve advies van het bevoegde expertencomité aan de Europese Commissie?

Welke maatregelen hebt u genomen om de initiatieven naar aanleiding van het treinongeval in Godinne alsnog te realiseren?

Ten slotte, welke bijkomende maatregelen hebt u naar aanleiding van de treinramp in Wetteren bijkomend genomen?

05.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: In geen enkel geval hebben wij gevraagd om de maatregelen voorgesteld in het ontwerp van ministerieel besluit, niet voor een formeel advies aan het Comité voor het vervoer van gevaarlijke goederen voor te leggen.

De beslissing van de Commissie werd ons op 4 december 2012 per brief meegedeeld. Zoals vermeld tijdens de hoorzitting van 10 mei 2013 gaan wij niet akkoord met de conclusie en de argumenten van de Europese Commissie. Daarom heb ik aan mijn nationale veiligheidsinstantie, DVIS, gevraagd om controleactiviteiten uit te voeren in de spoorwegondernemingen. Zo kunnen wij bepalen of zij de risico's, verbonden aan de samenstelling van de trein, correct in het veiligheidsbeheerssysteem hebben geïmplementeerd en rekening hebben gehouden met de globale invloed die zulke maatregelen op het spoorstelsel kunnen hebben. Zo kunnen we nagaan of de argumenten van de Commissie terecht zijn.

Op basis van de eerste beschikbare informatie en in afwachting van de bijkomende informatie van het onderzoeksorgaan over de mogelijke oorzaken van het ongeval te Wetteren hebben we nog geen bijkomende maatregelen genomen.

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

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gevaarlijk transport over de weg" (nr. 17908)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg" (nr. 18000)

- 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 vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg" (nr. 18670)

06 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le transport de marchandises dangereuses par la route" (n° 17908)

- M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le transport de marchandises dangereuses par la route" (n° 18000)

- 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 transport de matières dangereuses par chemin de fer et par route" (n° 18670)

06.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Op 12 oktober 2012 zond de Nederlandse omroep VARA in "Zembla" een heel opmerkelijke reportage over gevaarlijk transport over de weg uit. De reportage staat nog altijd online. Ik raad alle collega's aan om ze te bekijken, want ze is hallucinant.

In die reportage worden een aantal zaken aangekaart. Zo worden er onwettelijke binnenlandse ritten gereden door chauffeurs uit andere lidstaten. Ik moet daar wel bij zeggen dat die binnenlandse ritten vooral Nederlandse ritten zijn, maar ik denk dat de situatie perfect ook in België van toepassing is. Vaak is er geen zelfstandigheid van buitenlandse vestigingen van transportbedrijven. Er is een onvoldoende kennis en een gebrekkige opleiding, specifiek voor de zogenaamde ADR-opleiding bij buitenlandse, vooral Oost-Europese chauffeurs. Er zijn valse ADR-diploma's in omloop, hoofdzakelijk opnieuw bij chauffeurs uit Oost-Europa. De chauffeurs begrijpen de nodige veiligheidsprocedures niet die nodig zijn om bedrijventerreinen te betreden. Om die reden worden die chauffeurs, vooraleer het terrein te betreden of binnen te rijden met de vrachtwagen, afgelost door een collega die de veiligheidsprocedures wel begrijpt. Eens de gevaarlijke producten op het bedrijventerrein geladen zijn en het bedrijventerrein verlaten wordt, wisselt men terug van chauffeur. Er wordt ook gefraudeerd met de rij- en rusttijden, enzovoort.

Het recente ongeluk in Wetteren heeft natuurlijk niets te maken met het vervoer over de weg, maar wel met gevaarlijke transporten. Toch wil ik nogmaals benadrukken dat het vervoer van gevaarlijke producten eigenlijk veel veiliger is over de spoorweg dan over de weg. Daarom denk ik dat wij eens goed moeten nakijken hoe het zit met het transport van gevaarlijke goederen over de weg.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaar heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, in België wordt de wetgeving op de rij- en rusttijden gecontroleerd door de ambtenaren van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de politie en de ambtenaren van de sociale inspectie. Hoeveel controles hebben zij de voorbije twee jaar op dat vlak uitgevoerd? In hoeveel procent van de gevallen werd er een overtreding vastgesteld? Hebben zij zicht op hoeveel procent van alle transportbewegingen in het wegvervoer werd gecontroleerd?

Ten tweede, hoeveel controles hebben er de voorbije twee jaar plaatsgevonden op vakbekwaamheid, meer specifiek de controle op het hebben van een ADR-certificaat? Wordt er ook in ons land reeds fraude vastgesteld met de ADR-certificaten? Hebben wij zicht op die aantallen?

Ten derde, klopt het dat er problemen zijn met de kwaliteit van de ADR-opleidingen in het buitenland? Zijn specifieke Europese verplichtingen in dat verband niet aangewezen? Indien u het daarmee eens bent, zult u dat dan ook aankaarten in de Europese Transportraad?

Ten vierde, bent u op de hoogte van het feit dat chauffeurs wisselen om de bedrijventerreinen te kunnen oprijden? Bent u bereid om de reglementering inzake het transport van gevaarlijke stoffen te verstrengen, zodat er niet langer onervaren chauffeurs op onze wegen rijden?

Bent u bereid om op de Europese transportraad te pleiten voor het principe dat de chauffeur die een gevaarlijke lading vervoert, steeds dezelfde chauffeur is en dat men niet kan wisselen naargelang het belang van de veiligheidsvoorschriften?

Ten vijfde, met de verordening nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoeronderneming uit te oefenen, heeft de EU een kader gecreëerd dat toelaat transportbedrijven strenger te inspecteren. In het antwoord op een parlementaire vraag van mijn collega mevrouw Kitir, stelde uw voorganger, staatssecretaris Schouppe, dat daar inderdaad verder werk van zal worden gemaakt. Mijn vragen zijn dan ook de volgende. Hoeveel controles werden op het vlak van de vestigingseis sinds 2010 uitgevoerd en hoeveel procent hiervan voldeed niet aan de bepalingen zoals opgenomen in de richtlijn?

Staatssecretaris Schouppe stelde tijdens de commissievergadering van 31 mei 2011 eveneens dat klachten van particulieren, ondernemingen of vakbondsorganisaties wel degelijk ernstig zouden worden genomen en geval per geval worden behandeld. Hoeveel klachten zijn er sinds 2010 in dat verband gemeld aan uw diensten? In hoeveel gevallen bleek het om een overtreding te gaan?

Ik stel die vragen omdat dit ook te maken heeft met het concurrentievermogen van onze Belgische bedrijven ten opzichte van de buitenlandse bedrijven.

Ik dank u voor het antwoord.

06.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, in het licht van de treinramp in Wetteren wens ik u te bevragen omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en over de weg.

In de discussie die kort na de treinramp in Wetteren heeft plaatsgevonden, werd geopperd dat voor veel bedrijven waar gewerkt wordt met gevaarlijke stoffen en waar ook veel transporten per trein of per vrachtwagen van en naar die bedrijven plaatsvinden, de Europese richtlijnen strenge eisen opleggen op het vlak van preventiebeleid. Voor het invoeren van een veiligheidsbeheersysteem gelden die richtlijnen niet voor het transport zelf. Het is absurd dat gevaarlijke stoffen in stilstaande toestand bij manier van spreken veel strenger worden beoordeeld dan wanneer die zich op een trein of een oplegger van een vrachtwagen bevinden.

In het licht daarvan heb ik op 29 mei uw collega mevrouw Milquet bevraagd over die toch wel vreemde tegenstelling. Zij stelde ter zake: "De Europese regelgeving is beperkt tot de vaste Seveso-installaties en de bepalingen ter zake kunnen niet zomaar worden doorgetrokken tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op dit moment bestaat er wel reeds een Regulation concerning the International *Carriage of Dangerous Goods by Rail*, maar die valt onder de bevoegdheid van de staatssecretaris van Mobiliteit." Ter informatie wil ik ook nog meegeven dat zeer recent ook de gouverneur van Oost-Vlaanderen stelde dat ook hij tot de vaststelling is gekomen dat het nodig kan zijn om gevaarlijke producten beter te beveiligen in de treinwagons zelf. Ik meen dus dat moet worden onderzocht of die regelgeving kan worden verstrengd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook enkele vragen. Bent u van oordeel dat de bestaande regelgeving in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg moet aangepast worden? Zo ja, op welk vlak en met welke motivatie? In welke concrete planning is er voorzien? Zo neen, waarom niet? Bent u van oordeel dat de Seveso-richtlijnen moeten gelden voor het transport van gevaarlijke stoffen zelf van en naar Seveso-installaties? Bent u soms voor het behoud van de huidige regelgeving die zich daar niet over uitspreekt? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

06.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het zijn lange vragen met een lang antwoord. Ik kan u enkel de cijfers geven voor de controles van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De cijfers hebben betrekking op het totaal van de controles en dus niet enkel op ADR-controles. In 2011 waren er 28 098 controles. Er waren 2 119 overtredingen. In 2012 waren er 24 251 controles met 1 709 overtredingen. In 2013 waren er tot en met april 9 044 controles met 569 overtredingen.

In 2011 werden door de ADR-controleurs, vaak in samenwerking met de federale politie, 4 194 voertuigen gecontroleerd en in 2012 4 330. Bij deze controles wordt nagekeken of de ADR-reglementering wordt nageleefd. Een vast onderdeel hiervan is nagaan of de chauffeur over een geldig ADR-chauffeurscertificaat beschikt.

De voorbije jaren werd een tweetal keer een fraudegeval vastgesteld. In beide gevallen ging het om het eigenhandig verlengen van de geldigheidsduur van het certificaat. Door de invoering op 1 januari 2013 van het nieuwe ADR-chauffeurscertificaat in het beveiligde bankkaartmodel wordt deze vorm van fraude uitgesloten. Sindsdien is het namaken van het certificaat heel wat moeilijker, temeer omdat de nationale certificaatnummers met de persoonsgegevens van de chauffeur in kwestie ook in een beveiligde database worden opgeslagen, beheerd door de FOD Mobiliteit.

Intussen wordt op UNECE-niveau een catalogus aangelegd met de nieuwe modellen van certificaten die vanaf 1 januari worden uitgereikt, om een referentiedocument te creëren dat reeds een eerste indicatie geeft of een certificaat overeenstemt met de nationale bepalingen van het land van uitreiking.

Daarnaast is naar aanleiding van de aangehaalde reportage op 18 december 2012 door België en Nederland nogmaals aangedrongen bij de Europese Commissie om alvast binnen de EU een uitwisseling van informatie tussen de nationale databases te organiseren. Een centraal digitaal platform zou voor alle wegcontrolediensten in de EU een vereenvoudiging betekenen van de verificatie van de echtheid van de certificaten. Op 17 juni 2013 stond het onderwerp opnieuw aan de agenda van een overleg met de Europese Commissie, die aangaf een evaluatie te zullen uitvoeren van de haalbaarheid en de kosten. In de Europese transportraad kan het initiatief worden ondersteund en worden herinnerd aan de eisen opgenomen in richtlijn 2008/68.

De opleidingsvereisten voor bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen over de weg vervoeren, zijn integraal opgenomen in het ADR-verdrag, dat wordt beheerd door de UNECE en dat momenteel

48 verdragslanden telt, waaronder alle Europese lidstaten. De vereisten zijn identiek voor alle verdragslanden en omvatten duidelijk een opleidingstijd en inhoudelijk gedetailleerde basistrainingen en specialisatietrainingen. Zij zijn gekoppeld aan theoretische en praktische examens om een ADR-chauffeurscertificaat te kunnen behalen. De opleidingseisen uit het ADR-verdrag zijn voor nationaal vervoer binnen de EU overgenomen in richtlijn 2008/68.

Sinds het in voege treden van verordening 1071/2009 wordt de vestigingseis door de FOD Mobiliteit en Vervoer systematisch gecontroleerd voor de ondernemingen die in België zijn gevestigd. Dit is standaard opgenomen bij controles in ondernemingen waarvan ik u het aantal sinds 2010 kan geven.

De controles in ondernemingen in 2010: 2 747, in 2011: 2 678, in 2012: 2 729, van januari tot april 2013: 1 065.

Er is inderdaad een probleem van ondernemingen die een fictieve vestigingszetel hebben, de zogenaamde postbusfirma's. Dat geldt echter niet voor de overgrote meerderheid van transportondernemingen die in België gevestigd zijn en die volledig beantwoorden aan de vereisten van verordening 1071.

Ter illustratie, slechts 1 onderneming heeft haar vergunning in 2012 verloren omdat ze niet voldeed aan de vestigingsvoorwaarden.

Indien echter tijdens een controle twijfels rijzen over de vestigingseenheid van een in het buitenland gevestigde onderneming, contacteren de controlediensten hun buitenlandse tegenhanger opdat die in zijn land de onderneming zou controleren.

Alle klachten die de FOD Mobiliteit en Vervoer ontvangt worden nauwkeurig onderzocht. Gegronde klachten worden prioritair in de agenda van de geplande controles in de onderneming opgenomen. Ik kan u wel cijfers geven over het aantal ontvangen klachten sinds 2010, maar niet het resultaat met betrekking tot de aard en de overtreding. Ontvangen klachten in 2010: 8, in 2011: 45, in 2012: 75, van januari tot april 2013: 63.

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en over de weg wordt respectievelijk door de RID en het ADR geregeld. De RID en het ADR worden tweejaarlijks aangepast aan de technologische en wetenschappelijke evolutie, maar ook wanneer blijkt dat de bestaande voorschriften of de invoering van bijkomende voorschriften nodig zijn ten gevolge van ongevallen of incidenten met gevaarlijke goederen. Uiteraard moeten deze wijzigingen of bijkomende bepalingen binnen de RID of het ADR vallen.

Het vervoer van gevaarlijke goederen van en naar Seveso-installaties is eveneens onderworpen aan de RID en het ADR.

Sevesobedrijven moeten sowieso de RID en het ADR, of eventuele andere reglementeringen die betrekking hebben op andere transportmodi, naleven, gezien deze niet alleen bepalingen met betrekking tot transportoperaties zelf bevatten, maar ook met betrekking tot de indeling van gevaarlijke goederen, de keuze, de constructie, de keuring van verpakkingen en tanks voor gevaarlijke goederen, etikettering, markering enzovoort.

De scope van de RID-, het ADR- en de Seveso-richtlijn is verschillend. Het is niet de bedoeling dat verzoekschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen eveneens in de Seveso-richtlijn worden opgenomen.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord op mijn uitgebreide vraag. Ik dank u ook voor de vele cijfers die ik zeker eens zal nakijken.

Ik ben niet zo zeker van uw antwoord op de fraudegevallen. U had het over twee, maar uit de reportage bleken dat er veel meer zijn. Ik meen dat ook de controle op het wisselen van chauffeurs veel strenger moet. Het gaat meestal over transportfirma's die niet in België zijn gevestigd, maar hier wel Belgische werknemers inhuren om het vervoer op de bedrijfsterreinen voor hun rekening te nemen, terwijl men buiten de bedrijfsterreinen het vervoer weer aan andere chauffeurs overlaat. Ik meen dat de controle op dat vlak nog iets strenger moet en kan.

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

Ik weet ook wel dat er reglementering bestaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor en de weg. Ik heb zelf al verwezen naar de RID en u verwees naar het ADR.

Ik meen echter dat een analyse van de veiligheidsvoorschriften voor Seveso-installaties aantoont dat deze veel verder gaan. Men heeft het daarin over organisatie en personeel, identificatie en evaluatie van de gevaren van zware ongevallen, operationele controle, ontwerpbeheersing, planning van noodsituaties, toezicht, audit en herziening.

Ik meen dat het cruciaal is om dergelijke voorschriften ook op te leggen voor het transport van dergelijke stoffen over de weg of het spoor. Ik verwijs nogmaals naar Wetteren. Achteraf vernamen wij dat het blussysteem, dat aanwezig was in de betrokken locomotief, totaal niet in staat was om enig soelaas te bieden. Anderzijds is het ook op het vlak van beschermende kledij voor treinbestuurders van gevaarlijke stoffen vaak huilen met de pet op.

Ik meen dat men dringend moet samen zitten om te komen tot een implementatie van de Sevesoregels, ook voor de transporten van en naar dergelijke installaties.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le malaise au sein de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) et l'impact sur la sécurité qui en découle" (n° 18009)

- 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 suivi des nombreuses plaintes concernant le fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 18669)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de malaise bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) en de impact ervan op de veiligheid" (nr. 18009)

- 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 opvolging van de vele klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 18669)

07.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je vous ai déjà interrogé au sujet de la DGTA et de la sécurité des aéroports.

Il est presque impossible de dissimuler le malaise persistant qui règne au sein de la DGTA depuis plusieurs années. Au-delà des relations humaines dégradées, du mécontentement qu'inspirent à une bonne partie des employés le fonctionnement interne et la gestion du personnel, des questions se posent régulièrement en termes de maintien de la sécurité – ce qui est autrement plus inquiétant.

J'ai déjà fait part de mes craintes quant à la gestion de la sécurité de l'aéroport de Bruxelles-National. Le rapport commandité par la DGTA n'est pas là pour les apaiser. S'y trouveraient confirmé ce que de nombreuses personnes clamaient déjà haut et fort: modification de rapports d'inspection, avis conformes non suivis, promotions truquées, etc. En ligne de mire se trouve le directeur général, qui prendrait des décisions contre l'avis des collaborateurs gestionnaires des dossiers – et ce, en dépit des risques relatifs à la sécurité. De plus, BeCA, l'association des pilotes de ligne, commence à s'interroger sur la manière dont la DGTA prend en charge cette question. Ce nouvel élément me semble important. Cet organisme a d'ailleurs écrit à l'ensemble des parlementaires.

Monsieur le secrétaire d'État, l'indépendance de la DGTA et des compagnies aériennes ne semble absolument plus de mise, au détriment de la sécurité aérienne. Cela pourrait entraîner des conséquences dramatiques. C'est pourquoi j'estime qu'il est temps de mettre un peu d'ordre au sein de la DGTA. Vous y

attelez-vous?

07.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ook ik sluit mij aan bij de klachten omtrent de werking van het directoraat-generaal van de Luchtvaart, weliswaar vanuit een andere invalshoek.

Ik heb u in de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 21 mei 2013 gewezen op diverse klachten, die ik vanuit verschillende hoeken bevestigd kreeg, onder meer over de dienst Vergunningen voor technici, over de bedrijfserkenningen, over CAMO, over JAR-FCL, de zogenaamde *joint aviation requirements* en *flight crew licensing*. Ook met betrekking tot het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart is er onduidelijkheid en slechte communicatie.

In uw antwoord van 21 mei stelde u: "Ik heb het DGLV verzocht om mij inzake de door u ingediende opmerkingen ten spoedigste een rapport te bezorgen en ik zal u een volledig antwoord kunnen geven tijdens een volgende vergadering." Vandaag is het zo ver.

Ik citeer verder: "In dat verband kan ik wel zeggen dat ik op zeer korte termijn en in overleg met het DGLV een raadpleging van de industrie organiseer teneinde de gegrondheid van de vele klachten te onderzoeken. Overigens heeft de directeur-generaal van het DGLV reeds een initiatief genomen om op korte termijn twee workshops te organiseren. Op grond van de raadplegingen van de industrie en de resultaten van de vermelde workshops, zal ik, indien nodig, maatregelen nemen om de gelijke behandeling van de Belgische luchtvaartbedrijven met andere luchtvaartondernemingen van de EU-lidstaten te verzekeren. Indien er klachten zijn over de verstaanbaarheid van een persoon mag men het DGLV steeds rechtstreeks aanspreken, zodat een oplossing gezocht kan worden."

Mijnheer de staatssecretaris, ik laat even die laatste opmerking dat DGLV, wanneer een personeelslid die in contact komt met het publiek, niet verstaanbaar is, niet hoeft te wachten tot er klachten zijn, maar zelf kan optreden of dat kan vaststellen, buiten beschouwing.

Hebt u reeds kennis genomen van het rapport van DGLV in verband met de door mij gemaakte opmerkingen? Zo ja, wat was daarvan de inhoud en welke maatregelen hebt u genomen? Zo neen, waarom nog niet en wanneer dan wel?

Welke maatregelen werden op basis van de raadplegingen van de industrie en van de resultaten van de twee workshops genomen?

Heeft DGLV reeds klachten ontvangen over de zogenaamde verstaanbaarheid van zijn personeelsleden? Zo ja, in welke mate en welke maatregelen werden genomen en waarom niet vroeger?

Ten slotte, wat is de stand van zaken van de taalkaders bij DGLV en de effectieve invulling ervan? Tijdens de vorige vergadering kon ik aan uw lichaamstaal merken dat die in het voordeel van de Nederlandstaligen zou zijn. Ik had daarvan toch graag een bevestiging op papier.

07.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, la question fait référence à un rapport commandité par la DGTA. Cette affirmation n'est pas correcte, puisqu'il s'agit d'un rapport fait à l'initiative seule de la CGSP et communiqué par celle-ci au personnel de la DGTA le 26 novembre 2012.

Ce rapport, qui faisait suite à une permanence de la CGSP tenue en octobre 2012, a fait l'objet de diverses vérifications et enquêtes tant au niveau de la DGTA que du SPF. Il a été constaté que les faits tels que présentés n'ont été appuyés par aucune preuve formelle de dossiers ou communications factuelles de la part de la CGSP malgré le fait que cela ait été demandé tant au niveau de la DGTA qu'au niveau du comité de direction du SPF. Il est de ce fait extrêmement difficile de confirmer ou d'infirmer quoi que ce soit quant aux dénonciations faites dans ce rapport.

Par ailleurs, la DGTA a organisé, depuis lors, une réunion du comité de concertation de base avec les trois organisations syndicales représentatives. Le rapport de la CGSP n'a été appuyé ni cautionné par les deux autres syndicats.

Par contre, comme suite à l'enquête de satisfaction du personnel organisée cette fois par le SPF Mobilité et Transports, un plan d'action a été mis en place par la DGTA et présenté durant deux réunions du comité de concertation de base aux organisations syndicales représentatives.

Outre des améliorations en termes de communication, il est prévu d'organiser dans les prochaines semaines une série de *workshops* avec les pays membres du Groupe ABIS représentés à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à savoir, l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Irlande, la Suisse et le Portugal, sur la manière d'aborder les missions dévolues aux autorités de l'aviation civile, la problématique des ressources disponibles (*best practices*) et de définir un *benchmark*. Un *workshop* sur les mêmes thèmes sera également organisé avec l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA).

Je souhaite vous informer que la DGTA est très régulièrement auditée par l'EASA et l'OACI au niveau de la sécurité aérienne et de la sûreté aérienne, y compris en 2013. Tous ces audits ont été clôturés avec la satisfaction des autorités de contrôle. Il est donc malvenu de parler de mise à mal de la sécurité aérienne. Il s'agit là de la première mission et responsabilité de la DGTA. Elle s'opère dans le respect strict des règles internationales européennes et/ou nationales.

Na de vergadering van commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 21 mei 2013 heb ik het rapport van het DGLV in antwoord op uw vraag nr. 17782 ontvangen. U kunt dat antwoord terugvinden in de verslagen van de Kamer.

De twee workshops zullen in september 2013 plaatsvinden.

Er werden al klachten ontvangen inzake de de taalkennis bij de afname van de CBT-examens. De CBT-testen zelf zijn self-explaining in de taal van de deelnemer en behoeven in principe geen inleiding of bijkomende uitleg. Alle nodige en nuttige informatie wordt door het systeem zelf verschaft, alvorens de kandidaten aan de eigenlijke test beginnen.

De CBT-testen draaien simultaan in vijf talen, Nederlands, Frans, Duits, Engels en Italiaans, en behoeven in principe geen inleiding. De aanwezigheid van een personeelslid van de FOD is enkel voor de begroeting en het verzekeren van een vlot verloop van de test.

Het is juist dat de begroeting van de deelnemers soms gebeurt in een andere taal dan de taal van de deelnemers. Als dat zo is, wordt er steeds gevraagd of de deelnemers alles hebben begrepen. Indien er alsnog taalproblemen rijzen, dan kan steeds een beroep worden gedaan op een personeelslid in dezelfde voertaal als de kandidaat.

De materie is een federale materie. Ik zie dan ook niet in waarom ik overleg zou plegen. Ik ben uiteraard bereid om op de vragen te antwoorden.

07.04 Karine Lalieux (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Cela dit, on ne peut nier l'existence d'un mal-être. Des dispositions vont d'ailleurs être prises.

Comme je l'ai rappelé, je vous avais déjà interrogé sur la problématique de la privatisation de la sécurité aérienne et le conflit de compétences avec, d'un côté, la nécessité de rentabilité et, de l'autre, une mission de service public. En la matière, rien n'a évolué non plus. La CGSP mais aussi la BeCA expriment le mal-être existant. En tout cas, c'est ce qui émane des courriers et mails qui nous sont parvenus. Force est donc de constater qu'un questionnement existe à ce sujet.

J'entends que des choses vont se mettre en place. Il faut, selon moi, davantage travailler de manière durable sur cette problématique, récurrente depuis des années, donc bien avant votre entrée en fonction.

07.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Si la jurisprudence devient le fait que, dès que certains constatent un malaise, la question du mal-être est accréditée, il faut en tout cas veiller à ne pas généraliser cette attitude à d'autres administrations.

07.06 Karine Lalieux (PS): Non. Mais l'existence d'un conflit de compétences entre le privé et le public pose question.

07.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het gebeurt niet vaak dat ik het eens ben met mevrouw Lalieux, maar wat voorliggend dossier betreft deel ik toch haar bezorgdheid.

Het is niet de eerste keer dat er mij klachten gemeld worden over het DGLV.

Ik heb het schriftelijk deel van uw antwoord vlug even bekeken en ik zal daar mogelijk op een later moment op terugkomen. Ook wil ik een en ander checken bij de diverse bronnen die ik gehanteerd heb, vooraleer mijn klachtenverhaal hier te brengen.

Toch wil ik nu al een korte reactie geven. Ik hoop in ieder geval dat de workshops hun vruchten afwerpen. Ik wens nogmaals te wijzen op het belang van het nauw overleg en de goede samenwerking met de sector van de luchtvaartondernemingen, zeker omdat die sector nog steeds de gevolgen voelt van de economische crisis. De concurrentie op Europees vlak en de regelgeving zijn bovendien zeer dominant.

In uw antwoord hebt u verwezen naar de verstaanbaarheid. Ik had het niet zozeer over de verstaanbaarheid bij verwelkomingen op workshops en dies meer. Het gaat wel over de verstaanbaarheid van afgevaardigden, van experts van DGLV wanneer zij ter plekke gaan, bij hun contacten met bedrijven om bepaalde audits uit te voeren. Het is daarbij toch essentieel dat de experts een van de drie landstalen zouden spreken. Misschien moet u daar zelf eens bij aanwezig zijn, mijnheer de staatssecretaris. Zelfs daaromtrent meldt men mij dat de afgevaardigde van het DGLV niet in staat is om een van de drie landstalen deftig uit te spreken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 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 problematiek van de grondafhandelaars bij Brussels Airport" (nr. 18033)

08 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 problème des sociétés de manutention à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 18033)

08.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het Europees Parlement heeft op 16 april 2013 beslist dat luchthavens waar jaarlijks meer dan 15 miljoen passagiers of 200 000 ton vracht passeren, minstens drie grondafhandelaars moeten toelaten.

Brussels Airport zou echter slechts tegen 2024 een concurrent voor Swissport en Aviapartner-WFS moeten toelaten, zijnde de huidige twee grondafhandelaars.

Bij Swissport werd bovendien van 12 tot 16 mei 2013 gestaakt, met grote gevolgen voor de reizigers. De vakbonden wierpen op dat door de directie van Swissport de afspraken na de overname van Flightcare door Swissport niet zijn nageleefd. Vooral de te lage personeelsbezetting zou een probleem zijn. Ter zake citeer ik Sandra Langenus van de socialistische vakbond: "Twee onervaren mensen voor een vliegtuig van 180 mensen is wel echt te weinig en bovendien gevaarlijk."

Het ACV kaartte aan dat Swissport een normale werkshift wil optrekken tot elf uur, in combinatie met ploegenarbeid en werken tijdens het weekend en op feestdagen.

Naar aanleiding van deze staking hebt u op 16 mei 2013 beslist vanaf 14 uur het materiaal van bagageafhandelaar Swissport in beslag te nemen, werkonwillig personeel de toegang tot de tarmac en de beveiligde zones te weigeren en dwangsommen te zullen afdwingen indien de luchthavenoperaties verder werden verhinderd. Ter zake verklaarde u dat u met het oog op de toekomst een initiatief tot overleg zou nemen met Brussels Airport, de grondafhandelaars en de vakbonden, teneinde een gemeenschappelijk statuut voor het personeel van grondafhandelaars te creëren. Ik citeer u ter zake: "Dit moet de werkzekerheid verbeteren ten voordele van de werknemers, de werkgevers, de luchthavens en de reizigers."

Het is goed nieuws dat uiteindelijk de overlast slechts tot vier dagen, met name van 12 tot 16 mei 2013, beperkt is gebleven. Wie heel lang op zijn koffer heeft moeten wachten, heeft daar natuurlijk geen boodschap aan. De vraag is of dit alles niet had kunnen worden vermeden. Om te vermijden dat wij in de toekomst of op korte termijn nog met dergelijke toestanden worden geconfronteerd, heb ik voor u de volgende vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate zal reeds vroeger werk worden gemaakt van een derde grondaafhandelaar bij Brussels Airport? Zo ja, welke planning is vooropgesteld? Zo nee, waarom zal er geen werk van worden gemaakt?

Welke maatregelen werden getroffen, om een gemeenschappelijk statuut voor het personeel van grondaafhandelaars te creëren? Welke planning wordt vooropgesteld?

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, het koninklijk besluit betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de luchthaven van Brussel-Nationaal dateert van 6 november 2010 en verving een koninklijk besluit van 12 november 1998. Ten opzichte van laatstgenoemd KB bereidde artikel 4 van het KB een verdere liberalisering van de grondaafhandelingsmarkt voor de toekomst voor. Indien op het ogenblik van de bekendmaking van de aanbesteding in het publicatieblad van de EU in de twee voorafgaande jaren het gemiddelde aantal passagiers substantieel is verhoogd, wordt voorzien in een bijkomende dienstverlener, dus van twee naar drie, voor de afhandeling van passagiersvluchten. Dat is ook het geval bij een substantiële volumeverhoging van het cargotonnage van de afhandeling van cargovluchten.

Bovendien heeft de Europese Commissie in december 2011 in haar pakket "Betere luchthavens" pakketmaatregelen aangekondigd die onder meer een verdere liberalisering van de grondaafhandelingsmarkt bevatten. Het minimum aantal dienstverleners zou worden opgetrokken van twee naar drie vanaf een bepaald aantal jaarlijkse passagiers of een bepaalde hoeveelheid cargo. Ook het Europees Parlement heeft zich over dit pakket gebogen en recent een geamendeerde versie aangenomen. Over het luchthavenpakket, met inbegrip van de grondaafhandelingsverordening, moet echter nog een akkoord met de lidstaten en de Raad worden bereikt. Voor de luchthaven Brussel-Nationaal zou er een derde grondaafhandelaar moeten bijkomen, vermoedelijk ten laatste in 2024.

In deze context lijkt het mij aangewezen de nieuwe Europese regels in hun definitieve vorm af te wachten, alvorens het KB betreffende de toegang tot de grondaafhandelingsmarkt op de luchthaven van Brussel in functie daarvan aan te passen, met inbegrip van een planning voor het opleggen van een derde grondaafhandelaar.

Voorts lijkt het mij inderdaad aangewezen een gemeenschappelijk statuut te creëren voor het personeel van afhandelaars. Ik heb ter zake de DGLV met een dringende studie belast en hoop in september 2013 over concrete voorstellen te beschikken.

08.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat u wacht op de concrete teksten vanuit Europa, maar gelet op de spanningen en de vreemde situatie bij de grondaafhandelaars op Brussels Airport kan het versneld mogelijk maken van de derde grondaafhandelaar in de toekomst een aantal problemen vermijden. Voor het overige is het een goede zaak dat er een gemeenschappelijk statuut voor het personeel van de afhandelaars zal komen. Ik hoop dat het er zo snel mogelijk komt.

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

09 **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 cijfers in de verkeersveiligheidsbarometer van 2012 omtrent het aantal tijdens het verkeer om het leven gekomen fietsers in 2011"** (nr. 18034)

09 **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 chiffres du baromètre de la sécurité routière de 2012 relatifs au nombre de cyclistes tués sur nos routes en 2011"** (n° 18034)

09.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uit de Verkeersveiligheidsbarometer van 2012 blijkt dat er in 2011 in heel België 58 fietsers om het leven kwamen. De overgrote meerderheid van de slachtoffers, 52, viel te betreuren in het Vlaams Gewest.

De fiets is een veel populairder vervoermiddel in Vlaanderen dan in Brussel en Wallonië. Vlaanderen is

echter wel de enige regio waar het aantal fietsdoden is gestegen.

In 2011 vielen er in Vlaanderen 44 fietsdoden. In Brussel, waar de populariteit van de fiets de voorbije jaren sterk steeg, is vorig jaar geen enkele fietser omgekomen. De Fietzersbond wil daarom een grondige en concrete analyse van de cijfers over verkeersongevallen met fietsers. Dit moet volgens hen gebeuren voor een beter zicht op hoe en wanneer precies de ongevallen gebeuren en hoe de relatie is met het fietsgebruik.

De Fietzersbond onderschrijft de oproep om te investeren in vrijliggende fietspaden, fietstunnels en – bruggen en coherente fietsroutes. Hij beklemtoont dat de krappe financiële toestand van lokale overheden in de komende jaren geen belemmering mag zijn voor de verbetering van de situatie. Vervolgens verwijst de Fietzersbond naar zijn vroegere voorstellen om ook met snelle ingrepen zoals aanpassingen van de veiligheidszones de veiligheid te verbeteren.

Nog te vaak wordt autodoorstroming boven fietsveiligheid geplaatst. Zolang dit gebeurt zal het aantal dodelijke fietsslachtoffers niet snel en drastisch dalen, zo klinkt het bij de Fietzersbond.

Ten slotte is volgens de Fietzersbond de bewustwording en vorming van automobilisten noodzakelijk. Terzake stellen zij dat het rijgedrag van automobilisten dringend moet worden afgestemd op de fietsers.

Mijnheer de staatssecretaris, er zijn natuurlijk twee facetten. Op het vlak van de infrastructuur is dit een bevoegdheid van uw collega's van Infrastructuur, mevrouw Crevits aan Vlaamse zijde en de bevoegde ministers op Brussels en Waals niveau. Op het vlak van het verfijnen van de cijfers omtrent de analyse van de verkeersongevallen met fietsers kunnen echter op federaal vlak de nodige inspanningen worden gedaan.

Ik heb dan ook enkele vragen. Welke maatregelen werden er genomen naar aanleiding van de cijfers in de Verkeersveiligheidsbarometer van 2012 omtrent het aantal in het verkeer om het leven gekomen fietsers in 2011? In welke mate deelt de staatssecretaris de analyse en de voorstellen van de Fietzersbond, in zoverre hij er natuurlijk bevoegd voor is? Welke maatregelen werden er op federaal vlak genomen?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathélet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, ik heb enkele cijfers voor u. Ik zal ze niet voorlezen. U kunt erover beschikken.

Uit de Verkeersveiligheidsbarometer blijkt weliswaar een stijging in Vlaanderen van het aantal fietsdoden in 2012 ten opzichte van 2011, maar uit de evolutie van de laatste vijf jaar blijkt dat 2012 niet uitzonderlijk dodelijk was voor fietsers. In 2008, 2009 en 2010 lag het aantal fietsdoden immers hoger.

In de tijdslijn 2008-2012 springt in feite het jaar 2011, althans voor Vlaanderen, eruit wegens een opvallend laag aantal fietsdoden. Wallonië springt in 2011 uit de band in de omgekeerde richting, namelijk wegens een opvallend hoog aantal fietsdoden.

Wij moeten bijgevolg heel voorzichtig zijn met het interpreteren van voorlopige ongevallencijfers en ook rekening houden met de evolutie op lange termijn.

Uiteraard is een continue focus op de veiligheid van zwakke weggebruikers, waaronder fietsers, noodzakelijk. Zoals de Fietzersbond aanhaalt, is dit vooral een kwestie van infrastructurele maatregelen, die tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren.

Wat bewustwording en wederzijds respect tussen de gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers betreft, zijn de sensibiliseringscampagnes van het BIVV, de Gewesten, de provincies en de politie het geijkte middel.

Campagnes inzake onder meer snelheden en alcohol hebben ook een positief effect op de verkeersveiligheid en op de zachte weggebruikers.

Traditiegetrouw gaat er bij het begin van het schooljaar extra aandacht naar de schoolomgeving – sensibilisering en handhaving – waar toch heel wat kwetsbare weggebruikers vertoeven.

In februari heeft het BIVV nog een campagne inzake respect gehouden waarbij de weggebruikers werden aangezet tot een veiliger gedrag in het verkeer en tot een respectvollere attitude ten opzichte van andere weggebruikers.

Er wordt regelmatig aan een doelgroepgerichte benadering gedaan. Dit jaar richt men zich onder meer naar jongeren en motorrijders.

Jaarlijks tekent het BIVV samen met de bovenvermelde partners een campagnekalender uit. Campagnes die specifiek gericht zijn op zwakke weggebruikers komen met de nodige regelmaat aan bod.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 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 nieuwe procedures in verband met de klachtenbehandeling en de relatie met de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18035)

- 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 ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18076)

- mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gespannen relatie tussen de ombudsmannen en de klantenservice van de NMBS" (nr. 18131)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 18236)

10 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 "les nouvelles procédures relatives au traitement des plaintes et la relation avec le service de médiation de la SNCB" (n° 18035)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation de la SNCB" (n° 18076)

- 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 relations conflictuelles entre les Médiateurs et le Service clientèle de la SNCB" (n° 18131)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation de la SNCB" (n° 18236)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, op 15 mei 2013 vond een hoorzitting van de commissie voor de Infrastructuur plaats met Guido Herman en Jean-Marc Jeanfils, ombudsmannen voor de treinreizigers, aangaande het jaarverslag 2011. Beide ombudsmannen uitten toen vooral hun ongenoegen omtrent de nieuwe procedures in verband met de klachtenbehandeling en de relatie met de ombudsdienst van de NMBS. Ik heb toen zelfs opgemerkt dat de hoorzitting in plaats van een over de klachten van reizigers over de NMBS, er veeleer een was over de klachten van de ombudsmannen over de NMBS.

Sinds 1 maart 2013 krijgt elke treinreiziger die een klacht indient bij de ombudsmannen voor de treinreizigers het volgende standaardantwoord: "U hebt zopas een klacht bij ons ingediend. Normaal bezorgen wij deze klacht aan de NMBS-Groep en krijgt u een ontvangstmelding, waarin ook onze bevoegdheid wordt toegelicht. Op vrijdag 1 maart hebben wij echter van de centrale klantendienst van de NMBS een mail ontvangen. Daarin wordt gesteld dat wij niet het recht hebben een klacht te aanvaarden, omdat de reiziger zich eerst zelf tot de NMBS moet wenden. Ondanks het feit dat wij u in deze ontvangstmelding duidelijk maken dat wij slechts in tweede lijn, zijnde in beroep, bevoegd zijn, wil de NMBS uw klacht niet in behandeling nemen, tenzij u ze rechtstreeks zelf aan de NMBS bezorgt. Ook voor betwistingen in verband met boetes stelt de NMBS dat wij onbevoegd zijn. In beide gevallen beroept de NMBS zich op een wel heel

bijzondere interpretatie van de wet, die wij absoluut niet kunnen aanvaarden. Wij sturen noodgedwongen uw klacht terug, omdat wij niet willen dat u de indruk zou krijgen dat deze nu effectief in behandeling gaat, waar dit in de realiteit niet zo is. De NMBS verwacht dus van u dat u haar dezelfde klacht rechtstreeks terugbezorgt, als u wil dat ze in behandeling wordt genomen. U begrijpt dat wij, als ombudsinstantie, allesbehalve gelukkig zijn met deze gang van zaken. Wij zullen het daar uiteraard niet bij laten, omdat het hier over een essentieel gegeven gaat: onze bevoegdheid en de wil om de klant vooruit te helpen in de problemen die hij/zij met de NMBS heeft. Daarenboven is de wet daarover ons inziens bijzonder duidelijk. Wij bezorgen uw klacht terug, niet omdat wij akkoord gaan met de houding van de NMBS of omdat wij deze instructies van haar zouden moeten ontvangen, maar in de eerste plaats omdat wij uw belangen niet in het gedrang brengen. Wij verontschuldigen ons voor deze bijzonder onaangename situatie, waarvoor we niet verantwoordelijk zijn.”

Mijnheer de staatssecretaris, het is straffe taal, maar de treinreiziger die een klacht heeft, heeft er geen boodschap aan. Het gaat over interne spanningen. Ter zake stelde uw collega-minister Labille in de commissie voor de Infrastructuur van 23 april: "De NMBS heeft haar wens herhaald om de besprekingen over de aanpassing van het protocol tussen de ombudsman en de NMBS opnieuw op te starten. Ik steun het initiatief van mijn collega van Mobiliteit, die de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft belast met de oprichting van een werkgroep, met de NMBS en de ombudsman, voor de uitwerking van een nieuw samenwerkingsprotocol dat rekening houdt met zowel de bepalingen van de wet van 28 april, als met de nood om de klant centraal te stellen. Wat tot slot de mogelijkheid betreft voor de ombudsman om wel of niet op te treden in geschillen rond boetes, verwijs ik naar de houding van mijn collega van Mobiliteit, die bevestigde dat het de ombudsman niet toekomt zich gezagshalve uit te spreken over de adequaatheid van de rechtsnormen.”

Deelt u het standpunt van de ombudsmannen voor de treinreizigers in het vermelde standaardbericht? Zo ja, waarom? Zo neen, welke maatregelen werden genomen?

Wat is de stand van zaken in verband met de bespreking van de aanpassing van het protocol tussen de ombudsmannen en de NMBS? Wat is de verdere planning daarvoor?

10.02 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne également les relations conflictuelles entre les médiateurs et le service clientèle de la SNCB.

Le 15 mai dernier, notre commission a reçu ces médiateurs et, au-delà du commentaire de leur rapport annuel, ils ont surtout mis l'accent sur les difficultés et les problèmes de coopération rencontrés par leur service avec le service clientèle de la SNCB.

Une première difficulté, relativement compréhensible si l'on considère que le médiateur intervient seulement après une insatisfaction constatée du client, provient du fait que les plaignants ne peuvent s'adresser immédiatement aux médiateurs mais doivent préalablement accomplir des démarches auprès de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire ferroviaire concerné pour tenter d'obtenir satisfaction.

Selon la SNCB, le médiateur ne peut pas traiter les plaintes liées à des irrégularités dans les amendes (les plaintes C170) infligées aux voyageurs. Dès lors, on peut s'interroger sur l'utilité d'un médiateur qui ne peut jouer les intermédiaires en cas de désaccords liés aux facturations ou aux amendes distribuées aux navetteurs. Ce refus catégorique peut poser un réel problème social si on considère que la SNCB recourt systématiquement aux services d'huissiers. Ce sont des frais supplémentaires, parfois élevés, que doit alors supporter l'usager. L'exemple récent paru dans la presse d'une personne à qui l'on réclame 22 000 euros alors qu'elle démontre, via toute une série de documents, qu'elle est victime d'une usurpation d'identité, illustre parfaitement le problème.

Bref, cette situation ne profite en rien aux voyageurs qui se trouvent être les otages d'une sorte de conflit entre l'entreprise et un service de médiation censé lui venir en aide.

Monsieur le secrétaire d'État, je pense que vous avez été sensibilisé à cette problématique. Aussi, pourriez-vous m'indiquer si une tentative de concertation a été organisée par l'entremise du SPF Mobilité, concertation qui tenterait, dans l'intérêt des navetteurs, de clarifier les choses entre les médiateurs et la SNCB? Dans l'affirmative, pouvez-vous me donner plus d'informations quant à cette concertation? Quels en étaient les objectifs précis et quels ont été les résultats obtenus? Dans la négative, quelles initiatives comptez-vous prendre pour solutionner un problème dont les grands perdants sont les utilisateurs de la SNCB?

10.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Overeenkomstig artikel 12, § 2, van de wet van 28 april 2010 moet de ombudsdienst de behandeling van een klacht weigeren wanneer de klager kennelijk geen enkele stap heeft ondernomen bij de spoorwegonderneming of bij de spoorwegbeheerder om te trachten eerst zelf genoegdoening te verkrijgen. Indien de ombudsman vaststelt dat de klager die zich tot hem richt, geen schriftelijke klacht ingediend heeft bij de klantendienst van de NMBS, moet hij daar de klager attent op maken en hem voorstellen dat alsnog te doen.

Alleen indien de klachtendienst geen voldoening geeft aan de klagende partij, kan de ombudsdienst op vraag van de klager een dossier openen. Statistieken over de dossiers die de ombudsdienst behandelde in een afgesloten jaarperiode, zouden alleen de ontvankelijk verklaarde dossiers bevatten. De ombudsdienst kan in afzonderlijke statistieken van het jaarrapport ook melding maken van niet-ontvankelijk verklaarde dossiers met opheldering van de reden waarom zij niet ontvankelijk werden verklaard, zoals het ontbreken van een voorafgaande stap bij de spoorwegonderneming of spoorwegbeheerder.

In het belang van de klant pleit ik ervoor dat de ombudsdienst de klacht zelf doorstuurt naar de klantendienst van de NMBS, in het geval dat de klant zich rechtstreeks tot de ombudsdienst richt omdat hij bijvoorbeeld de procedure onvoldoende kent. Vervolgens moet de klantendienst de klacht aanvaarden, een dossier openen en contact opnemen met de klant.

De praktische modaliteiten van een dergelijke regeling kunnen het ontwerp vormen van een nieuw protocol tussen de ombudsdienst en de NMBS. De bestaansreden van de ombudsdienst bestaat erin om klanten van de NMBS-groep te verdedigen die niet tevreden zijn over het resultaat van de afhandeling van hun klacht door de klantendienst van de NMBS. De ombudsdienst heeft niet tot opdracht de activiteit van de spoorwegonderneming en spoorwegbeheerder te controleren of om zich gezagshalve uit te spreken over de overeenstemming van het gedrag met de rechtsnormen. Het KB van 20 december 2007 over de spoorwegpolitie is een dergelijke rechtsnorm.

J'ai également donné instruction à mon administration d'organiser un groupe de travail afin d'élaborer un nouveau protocole de collaboration entre les services de médiation et la SNCB. Présidé par le SPF Mobilité, il s'est réuni pour la première fois hier. J'en attends le résultat dans les prochaines semaines sous la forme d'un projet de protocole d'accord.

Lors de leur audition au sein de cette commission, le 15 mai dernier, les médiateurs ont déclaré que leur rapport d'activité 2012 serait publié très prochainement.

10.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik volg zeker uw analyse dat de ombudsmannen voor de treinreizigers de klachten gewoon kunnen doorsturen naar de NMBS, omdat zij het op die manier toch wat minder omslachtig maken voor iemand die verkeerdelijk bij de ombudsmannen heeft aangeklopt in plaats van bij de klantendienst van de NMBS.

Anderzijds, met het taalgebruik dat de ombudsmannen hanteren ten aanzien van personen die een klacht sturen, met alle bijkomende uitleg en een gebrek aan neutraliteit, gaan zij duidelijk in strijd met uw standpunt en dat van uw collega minister Labille dat de ombudsmannen zich ambtshalve niet kunnen uitspreken over de adequaatheid van de rechtsnormen.

Ik zou er dan ook op willen aandringen dat u hun daarop wijst en dat in toekomstige antwoorden op klachten die zij verkeerdelijk binnenkrijgen, zij nalaten dergelijk taalgebruik te hanteren, want daaraan heeft niemand boodschap, het voedt alleen het oorlogje, dat op dit moment wordt gevoerd.

Ten slotte, u spreekt over het aanpassen van het protocol. U zegt dat u het zou kunnen aanpassen. Ik zou graag hebben dat u een iets sterker voornemen aan de dag legt en zegt dat het wordt aangepast, liefst zo snel mogelijk, want die absurde situatie sinds 1 maart mag bijzonder snel eindigen.

10.05 **Linda Musin** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, merci pour votre réponse.

Je partage votre avis quant au fait que les usagers doivent s'adresser prioritairement à la SNCB. Néanmoins, lors de l'audition des médiateurs, nous avons ressenti l'absence de tout protocole et, au contraire, une relation conflictuelle entre ce service de médiation et la SNCB.

C'est pourquoi je suis heureuse de savoir qu'un groupe de travail s'est réuni et qu'un nouveau protocole se trouve déjà en chantier. En fait, c'était le souhait formulé par les médiateurs eux-mêmes durant l'audition. Nous ne pouvons donc que nous réjouir d'un résultat rapide du groupe de travail et d'une mise en place d'un nouveau protocole.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: En l'absence de Mme De Bont, sa question n° 18057 est reportée.

11 **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 internationale verschuivingen van het en-routeverkeer" (nr. 18110)**

11 **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 "la réorganisation internationale des plans de survol des avions" (n° 18110)**

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, Belgocontrol zit in slechte financiële papieren, maar dat is niet nieuw. Er is de problematiek van recuperatie van kosten bij de regionale luchthavens, waar we het aanstonds over zullen hebben, maar tegelijkertijd is er een nieuwe evolutie die een mogelijk nog grotere bedreiging voor het voortbestaan van de luchtverkeersleiding in ons land met zich meebrengt.

Concreet zouden er drie projecten zijn die op internationaal vlak het en-routeverkeer wensen te hertekenen binnen het FABEC-blok.

Een eerste project is gekend als FABEC CBA Land / Central West en wenst verkeer van Frankfurt richting Groot-Brittannië en de transatlantische gebieden te verschuiven naar het noorden over Nederlands grondgebied.

Een tweede project heet Swap 1 & 2 en wenst luchtverkeer uit Reims richting het noorden te verschuiven naar Duitsland.

Een derde, voorlopig naamloos, project zou verkeer uit de richting van Groot-Brittannië en transatlantische vertrekken in de richting van Italië verschuiven naar het zuiden van de Frans-Belgische grens.

Deze verschuivingen hebben als doel de Duitse, Nederlandse en Franse kostenefficiëntie binnen FABEC te verbeteren. Deze en-routevluchten worden beheerd door Maastricht Upper Area Control maar leveren volgens ingewijden uit de sector toch een opbrengst op aan het land of de ANSP die het onderliggende luchtruim beheert. De drie projecten samen zouden gaan over 60 miljoen euro, waaraan niet onmiddellijk enige werklast is gekoppeld, vermits het beheer gebeurt door Maastricht Upper Area Control.

Bent u op de hoogte van deze projecten? Kunt u het geciteerde inkomstenverlies voor Belgocontrol bevestigen of eventueel corrigeren? Welk effect heeft dit op de werking van Belgocontrol en de gebruikers van de luchthavens?

Ten tweede, doordat het luchtruim beheerd door Belgocontrol, niet doorkruist wordt door de nieuwe trajecten, worden die projecten blijkbaar uitsluitend besproken met de andere ANSP's. Zult u, gelet op het belang voor Belgocontrol, gesprekken opstarten om de effecten hiervan op onze luchtverkeersleiding te milderen?

Ten derde, in 2015 dient de samenwerking met MUAC te worden hernieuwd. Daar staat een bijdrage van Belgocontrol van ongeveer veertig miljoen euro tegenover. Als natuurlijk de meerwaarde van MUAC drastisch wordt ingeperkt, dringt de vraag zich op of onze bijdrage dient te worden heronderhandeld. Als we daar veertig miljoen in steken en er komt niks terug of er is geen meerwaarde, dan kan de samenwerking in vraag worden gesteld. Bent u bereid om de verdere samenwerking afhankelijk te maken van de inkomsten uit het en-routeverkeer?

Ten vierde, een piste die de nood aan dit soort verschuivingen zou kunnen beperken is de integratieoefening

van FABEC, eventueel met een tussenstap via een FAB Benelux. Bewandelt u nog steeds deze piste om op deze manier de luchtverkeersleiding in ons land veilig te stellen?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijn diensten zijn op de hoogte van de projecten inzake *airspace design* die door u aangehaald worden. Zij ontwikkelen in samenwerking met Belgocontrol, Defensie en het directoraat-generaal Luchtvaart een strategie om de Belgische belangen in het algemeen en die van Belgocontrol in het bijzonder te verdedigen. Zo is op Belgisch niveau overleg bezig over een project van *airspace design* samen met bijkomende voorstellen om een evenwicht inzake het verdelen van de verkeersstromen te bewaren door middel van compensatiemechanismen die rekening houden met de geest van FABEC en met het oog op het vermijden van enig nadeel voor elke FABEC-partner.

Het verlies van verkeer van de drie gecumuleerde projecten overstijgt inderdaad 60 miljoen euro per jaar. Er moet eveneens rekening worden gehouden met het risico dat het inkomstenverlies leidt tot een verhoging van het eenheidstarief en een verlies aan economische performantie, wat op termijn bijdraagt tot grotere directe verliezen. Deze situatie betekent dus een blokkeringselement voor België dat opgelost kan worden door samen met de FABEC-partners alternatieve oplossingen uit te werken, zowel inzake *airspace design* als inzake tarievenbeleid.

De piste van een alternatieve FAB voorgesteld door u, is geen realistische optie aangezien het FABEC-verdrag op 1 juni 2013 in werking is getreden en alle ratificatieprocedures afgesloten zijn. Het is echter mogelijk te proberen een Benelux-positie te verdedigen binnen FABEC zelf. FABEC bestaat dus en ik ben er voorstander van daarbinnen een positie te verdedigen op Benelux-niveau. Momenteel hebben wij veel convergentie met Luxemburg maar minder met Nederland. FABEC mag zeker niet tot gevolg hebben dat vliegroutes langer worden om meer inkomsten te kunnen creëren voor bepaalde landen. Zoals ik net heb gezegd, zou dat een blokkeringselement zijn voor België.

11.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor het antwoord.

De problematiek die zich stelt is dat we binnen FABEC onderhandelen met een groot aantal partners. De Zwitsers zijn zoals altijd neutraal en hebben in deze niet direct een belang. Ongeveer alle andere partners in dit verhaal varen er echter wel bij als deze projecten uitgevoerd worden.

Wie er slecht bij vaart, is Belgocontrol. U moet vertrekken vanuit een onderhandelingspositie met vier anderen – laat ons de Luxemburgers buiten beschouwing laten –, wetende dat de impact daarvan heel beperkt is.

11.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Voor het ogenblik zijn ze voorzitter.

11.05 **Bert Wollants** (N-VA): Ze zijn voor het moment inderdaad voorzitter, maar als ik spreek met de Luxemburgse luchtverkeersleiders, zeggen ze dat wij het moeten oplossen en dat zij zich daarbij zullen aansluiten.

Wij zullen dus met die drie anderen moeten onderhandelen vanuit een positie van *het gaat u geld opbrengen en ons geld kosten*. *Gaat u drieën akkoord om ons ook wat centen te laten?*

U verkeert daar in een heel moeilijke positie. Bijkomend hebt u ons zelf gezegd dat heel dat FABEC-verhaal zo vast zit als maar mogelijk, behalve blijkbaar een aantal projecten die Belgocontrol geld zullen kosten en de anderen geld zal opleveren.

Dat is een bijzonder moeilijke situatie. Ik vraag mij af hoe wij daaruit zullen geraken. Het is duidelijk dat men voor de integratie nog snel wil zorgen dat een aantal inkomsten wordt verdeeld. Op dat moment zullen de verdeelsleutels worden vastgelegd, die altijd ten nadele van Belgocontrol zullen zijn.

Het is voor mij een grote vraag geworden hoe wij hieruit moeten geraken. Dit is een van de projecten waardoor Nederland niet meer zo geïnteresseerd is om een Benelux-positie te handhaven binnen dat FABEC-blok als men aan de kassa passeert. Wij weten dat LVNL in moeilijke financiële papieren zit of zat. Met dit soort projecten komt ze eruit.

Ik vrees ervoor dat als deze projecten zich doorzetten, dit het einde betekent van de luchtverkeersleiding in

België zoals we die vandaag kennen en dat de luchtverkeersleiding inderdaad vanuit zowel Frankrijk, Nederland en Duitsland zal worden geregeld.

Ik zie de toekomst op dit vlak heel somber in. Als ik uw reacties zie, deelt u mijn mening toch minstens gedeeltelijk.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 18152 de Mme Temmerman est transformée en question écrite.

12 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 "Belgocontrol" (n° 18158)

- 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 problème du déficit structurel chez Belgocontrol" (n° 18298)

- M. André Frédéric 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 refinancement de Belgocontrol" (n° 18308)

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur " les mesures prises pour aider Belgocontrol à surmonter ses difficultés" (n° 18545)

- M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Belgocontrol" (n° 18603)

12 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 "Belgocontrol" (nr. 18158)

- 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 aanpak van het structureel tekort bij Belgocontrol" (nr. 18298)

- de heer André Frédéric 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 herfinanciering van Belgocontrol" (nr. 18308)

- 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 maatregelen voor het noodlijdende Belgocontrol" (nr. 18545)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Belgocontrol" (nr. 18603)

12.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le dossier Belgocontrol revient souvent sur la table. Depuis plusieurs années, cette entreprise se trouve dans une situation financière difficile.

Pour ma part, j'ai décidé de vous interroger suite aux déclarations du président du conseil d'administration et de l'administrateur délégué au sujet de la situation financière de Belgocontrol qui accuse un déficit de 13 millions d'euros pour 2012. Belgocontrol annonce qu'elle ne pourra plus gérer ses activités si la situation n'évolue pas. Les problèmes sont connus depuis longtemps, notamment la question des tarifs en vigueur pour l'aéroport de Bruxelles-National, inchangés depuis 2001. Actuellement, 950 personnes travaillent au sein de cette société. L'entreprise demande une allocation de fonction de 25 millions au budget 2014. Cette demande, qui devra être analysée par le gouvernement, sera difficile à rencontrer dans le contexte actuel. Toutefois, un accord de gouvernement prévoit toute une série de pistes pour améliorer la situation de Belgocontrol.

Monsieur le secrétaire d'État, j'aurais souhaité que l'on fasse le point ensemble sur ce dossier difficile. Quelle est votre analyse de la situation? Comptez-vous revoir les subventions ou mettre en place une garantie d'État qui lui permettrait – en tout cas, c'est ce qui ressort des explications que la société donne – d'obtenir plus facilement un financement privé? Où en est la concertation en vue de dégager une nouvelle méthode de financement?

12.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van de financiële problemen bij Belgocontrol hebben haar gedelegeerd bestuurder en haar voorzitter u, op 7 mei jongstleden, een brief gestuurd.

Daarin stelt Belgocontrol dat zij, zonder structurele oplossing voor de financiële noden en zonder de mogelijkheid om een vergoeding te krijgen voor het geheel van verplichte geleverde diensten, vanaf 2014 haar financiering niet meer kan verzekeren. Zij vraagt dringende maatregelen, onder meer via een functioneringstoelage van 25 miljoen euro in de begroting van 2014. Eventueel kan een staatsgarantie toelaten om een privéfinanciering rond te krijgen.

ACV-Transcom wees erop dat de toekomst van bijna duizend werknemers op het spel staat. Zij zijn gefrustreerd over het politieke spel dat wordt gespeeld, ten koste van de visie en het toekomstplan van een goed georganiseerde openbare dienstverlening.

In de plenaire vergadering van 23 mei heb ik u over deze problemen al ondervraagd. U zei toen dat u eerst werk zou maken van een nieuw management. Het regeerakkoord van 1 december 2011 belooft al een nieuw management en hervormingen bij Belgocontrol. Dat is heel lang geleden. Ook de overeenkomsten met andere luchthavens over prestaties geleverd door Belgocontrol zouden daarbij worden aangepakt.

De situatie sleept maar aan. Dat is weinig opportuun voor de efficiënte werking, de financiële motivatie en de waardering van de vele mensen bij Belgocontrol die proberen naar best vermogen hun job te doen.

In het vermelde schrijven vermeldde men ook de problematiek dat de wetgeving Belgocontrol nog steeds niet toelaat om kosten te factureren. In dat verband werd reeds in 2006 een implementatierapport gestuurd naar de regering om haar daarop te wijzen.

In het jaarverslag van 2012 lees ik dat er blijkbaar iets fout gaat met uw mailbox. U ontvangt veel brieven van Belgocontrol, maar u reageert daar zelden op, zeker niet in positieve, probleemoplossende zin.

Op basis van welke vaststellingen bent u van oordeel dat Belgocontrol de uitvoering van zijn beleid zelf niet grondig heeft veranderd?

Wat zijn volgens u de redenen voor het structureel tekort van Belgocontrol?

Heeft men maatregelen genomen om het structureel tekort van Belgocontrol aan te pakken?

Wanneer wordt een nieuw management voor Belgocontrol aangesteld?

Wordt het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 geüpdatet? Wanneer treden de wijzigingen in voege?

12.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de problematiek is voor een groot stuk geschetst. Wij hebben al een aantal keer gedebatteerd over de manier waarop men de problemen bij Belgocontrol zou kunnen aanpakken. Er zijn verschillende mogelijkheden. Wij hebben in het verleden al veel van die mogelijkheden gehoord. Zo zou men, ten eerste, de tarieven op Brussels Airport kunnen verhogen, wat onze competitiviteit absoluut niet ten goede zou komen. Laat dat duidelijk zijn.

Ten tweede, wij zouden inderdaad conform het regeerakkoord het samenwerkingsakkoord van 1989 met de regionale luchthavens onder de loep kunnen nemen om het eventueel aan te passen.

Ten derde, er kunnen efficiëntiewinsten geboekt worden. Die mogelijkheid werd onder andere in het rapport van KPMG aangekaart.

Wat is uw standpunt over die opties? Wat is momenteel de stand van zaken?

Is in de begroting in de nodige middelen voor Belgocontrol voorzien, zodat Belgocontrol kan overleven? Zo ja, hoeveel bedragen die middelen? Hebt u nog andere mogelijkheden die tot een oplossing kunnen leiden. Zo ja, welke zouden dat kunnen zijn?

Ik kom nu tot mijn volgende vraag, die op een iets later tijdstip ingediend werd en die gebaseerd is op een nota van het DGLV. Daaruit blijkt dat de tekorten voor de regionale luchthavens voor 55 % worden geboekt op de Waalse luchthavens en voor 45 % op de Vlaamse luchthavens. Volgens een voorstel van oplossing die het DGLV heeft aanbevolen, moet men de *terminal navigation charges* laten stijgen en wel zo maar even met 10,2 %. Dat is wat men op uw tafel heeft gelegd.

Het is waar dat de tarieven al een hele tijd niet meer zijn gestegen, maar de vraag is of wij nog competitief kunnen zijn als wij de tarieven met 10 % omhoog duwen, op het moment dat bijvoorbeeld Jet Airways al heeft gezegd te zullen vertrekken. Zullen wij op die manier de zaken niet nog erger maken? Dat kan natuurlijk een impact hebben op de luchtvaartsector in heel ons land.

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

12.05 **Bert Wollants** (N-VA): Zowel in ons Vlaamse land, als in uw Waalse land.

Daarnaast wordt er voorgesteld om bepaalde compensaties te vragen van de regionale overheden. Voor het Vlaams Gewest wordt een jaarlijkse bijdrage van ongeveer 5,7 miljoen euro gevraagd. Wij staan open voor een discussie over de betalingen door de regionale luchthavens, maar wij kunnen niet akkoord gaan met een voorstel waarin enkel aan de inkomstenzijde wordt gewerkt, zonder dat er aan de uitgavenzijde wat gebeurt.

Ik weet wel dat er geen kruissubsidiëring is. Uiteraard zullen niet aan de hand van maatregelen die op Brussels Airport worden getroffen, de diensten op de regionale luchthavens kunnen worden gefinancierd, wat ook een van de redenen is waarom wij vandaag met problemen te kampen hebben.

De stijging van 10,2 % op Brussels Airport moeten wij echter ook koste wat het kost vermijden, omdat wij in het andere geval in een heel slecht plaatje belanden.

Mijn vragen aan u zijn specifiek de volgende.

Werden deze maatregelen al aan de Gewesten voorgelegd? Is ter zake overleg gepleegd?

Als de luchtvaartnavigatietarieven op Zaventem met 10,2 % zouden moeten stijgen, welke tariefformule zou u daarvoor dan wensen gebruiken? Is er al overleg met de sector, met de passagiersmaatschappijen en de cargomaatschappijen geweest? Wat is het effect van de tariefformule op hun facturen? In hoeverre kunnen besparingen een alternatief voor de aanzienlijke stijging bieden? U weet waarop wij doelen.

Ten slotte, de maatregelen zijn in het KPMG-rapport aangehaald. Wordt nog iets met het rapport gedaan? Destijds was het voorstel van uw voorganger, de heer Schouppe, dat een masterplan moest worden geïntroduceerd, zijnde een actieplan dat aan het KPMG-rapport was gekoppeld, om effectieve maatregelen te treffen. Indien ik mij niet vergis, is het grootste deel van bedoeld masterplan op een half A4'tje samen te vatten en staat er eigenlijk niets nieuws in.

Wat gebeurt met het plan? Waar zitten de efficiëntiewinsten? Ziet u besparingen ook als een mogelijkheid om uit de huidige malaise te komen?

12.06 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, er is uiteraard al heel wat over Belgocontrol gezegd geweest. Het is ook niet de eerste keer dat wij over het onderwerp vragen stellen. In de vorige legislatuur heb ik uw voorgangers en ook u al gewezen op de problemen en op de drie fundamentele redenen voor het structureel jaarlijks tekort van Belgocontrol. De redenen zijn, ons inziens, de bijdragen van de regionale luchthavens, de blokkering van de torentarieven in Zaventem en de vrijgestelde vluchten.

Iedereen weet dat deze drie redenen en problemen enkel via politieke weg kunnen worden opgelost. De basis van de politieke deblokking is volgens mij in de eerste plaats te vinden in een herziening van het samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de Gewesten uit november 1989 en niet in bijkomende dotaties door de federale regering aan Belgocontrol. Dergelijke dotaties zijn immers, ten eerste, volgens het statuut van het bedrijf niet toegelaten. Zij veranderen bovendien niets aan de scheefgetrokken concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem en de luchtvaartmaatschappij tegenover de regionale luchthavens.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag aan u is dan ook eenvoudig maar blijkbaar moeilijk realiseerbaar. Het is immers niet de eerste maal dat wij ze stellen.

Waarom plaatst u de noodzakelijke herziening van het samenwerkingsakkoord tussen de verplichte, quasi gratis dienstverlening van Belgocontrol op de regionale luchthavens niet aan de agenda van het Overlegcomité of van de ICMIT, teneinde aldus ten minste de aanzet te geven tot een volwassen overleg tussen de federale regering en de Gewesten over het probleem in kwestie? Dergelijk overleg werd reeds gevraagd in een beslissing van de Ministerraad van 21 december 2006.

12.07 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, l'origine des difficultés financières de Belgocontrol réside dans l'absence de recouvrement de certains coûts liés aux services prestés dans les aéroports régionaux et Brussels Airport et dans des coûts relatifs aux vols exonérés. Ces problèmes ont commencé à s'aggraver en 2010, à la suite de l'interdiction, en application d'un règlement européen, d'encore financer les services terminaux par des redevances en route.

En effet, je suis bien informé de la situation financière de Belgocontrol, qui m'a été rappelée par un courrier du 7 mai dernier. Si aucune solution n'est apportée à ses problèmes financiers structurels, il est évident que, tôt ou tard, la société devra solliciter une ligne de crédit – éventuellement avec la garantie de l'État – pour remplir ses obligations financières. Le montant théorique où cela pourrait arriver dépend de l'évolution des hypothèses en termes de recettes et de dépenses prévues pour les prochains mois.

En tout cas, il est primordial de garantir la stabilité financière saine et stable de Belgocontrol eu égard à l'importance des missions de service public qui lui incombent.

Je voudrais également assurer à chacun que les difficultés financières que la société a connues ces dernières années n'ont jamais menacé la sécurité aérienne de notre pays. Cela étant dit, une solution structurelle doit être rapidement trouvée afin que Belgocontrol continue à satisfaire aux exigences et aux obligations internationales en ce domaine.

À la suite du règlement européen en matière de performance, Belgocontrol a atteint en 2012 des objectifs contraignants qui avaient été fixés en termes de sécurité, d'environnement, de capacité et d'efficacité économique. Ces résultats montrent que les problèmes financiers n'ont jamais porté atteinte à la sécurité aérienne ni altéré la qualité des services.

L'objectif du gouvernement est d'assurer que cette performance soit maintenue, voire améliorée.

De dienstverlening van luchtvaartnavigatiediensten is in de voorbije tien jaar grondig hervormd door Europa, in het bijzonder door de Europese wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Dat impliceert ook dat de manier waarop de verleners van deze diensten zich organiseren, eveneens grondig dient te worden hervormd.

Het is duidelijk dat een oplossing voor de financiële problemen noodzakelijk is, maar dat alleen zal ontoereikend zijn om aan steeds strengere vereisten en meer ambitieuze plannen van Europa te voldoen. Belgocontrol zal dus ook een grondige hervorming van zijn hele beleid moeten uitvoeren.

Wat de timing betreft, het is zo dat de problematiek van de hervorming van Belgocontrol en van de financiering ervan gekoppeld zijn aan de onderhandelingen over het derde beheerscontract.

En vertu de la loi de 1991, il est prévu que toutes les relations financières entre l'État et l'entreprise publique, les principes de ses tarifs et toutes les obligations financières éventuelles de l'État soient réglés au travers du contrat de gestion qui lie l'entreprise publique et l'État.

Deze onderhandelingen zijn voorzien na de benoeming van de nieuwe gedelegeerd bestuurder, die tegen begin juli voorzien is, en na de benoeming van de nieuwe leden van de raad van bestuur.

Aangezien het leeuwendeel van de structurele financiële problemen aan het samenwerkingsakkoord van 1989 te wijten is, zal de wijziging ervan tussen de betrokken partijen onderhandeld worden. Er zijn reeds informele contacten geweest met de Gewesten, maar de concrete onderhandelingen zullen pas na de aanstelling van de nieuwe bestuurder van Belgocontrol aanvangen.

12.08 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Nous en sommes toujours aux pistes évoquées en 2012. J'espère que le timing que vous annoncez sera maintenu et que Belgocontrol sera sur les rails avant la fin de la législature en 2014. Le temps presse et nous attendons les solutions avec impatience!

12.09 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw toelichting.

De problematiek van Belgocontrol, zowel op financieel vlak als op het vlak van het management, is niet nieuw. Ik denk dat u zwaar in gebreke blijft door de situatie zo lang te laten aanslepen alvorens met een deftige oplossing te komen.

Het was uw voorganger, gewezen staatssecretaris Schouppe, die nog een audit over de werking van Belgocontrol had laten uitvoeren. Toen zijn er tal van pijnpunten naar boven gekomen. U schuift nu alles naar de toekomst, zonder dat er op korte termijn duidelijkheid komt en zonder dat er op korte termijn beslissingen worden genomen.

U zegt dat de verkeersveiligheid nooit in het gedrang is geweest. Ik denk dat het feit dat de onduidelijkheid, de financiële problemen, de negatieve berichtgeving blijven aanhouden, niet motiverend is voor het management noch voor het personeel. Niet alleen de doeltreffendheid maar ook de motivatie van het personeel is belangrijk.

Ik hoop dat de plannen voor een structureel gezond bedrijf en voor een management dat de goedkeuring van de regering wegdraagt, er snel zullen komen zodat wij hierover in de toekomst niet te veel vragen meer moeten stellen.

12.10 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, deze problematiek is niet nieuw. Ik ben hier nog niet lang, maar ik heb toch de kans gehad om aan uw voorganger diverse vragen te stellen over het feit dat er financiële problemen bij Belgocontrol op korte termijn zouden ontstaan. Vandaag is het 5 voor 12, of liever 3 voor 12 en wij zitten nog niet in de buurt van een oplossing.

U stelt voor om het samenwerkingsakkoord te heronderhandelen. Volgens mij is dat een roep die in de sector al jarenlang wordt herhaald. Wij geraken daarin niet verder.

Ik heb verwezen naar de oplossingen die door het DGLV zijn aangereikt en die worden besproken, maar waarover u geen woord zegt. Over de voorgestelde stijging van de tarieven op Brussels Airport van 10,2 % rept u eveneens met geen woord. U ontkent dat ook niet.

Wij moeten toch heel goed in het achterhoofd houden dat als dergelijke stijging wordt doorgevoerd, wij daar rechtstreeks schade van ondervinden. Aan het economisch weefsel rond de luchthaven, waar de heer Van Biesen middenin woont, zal schade worden aangericht op een moment waarop nulgroei wordt voorspeld.

Mijnheer de staatssecretaris, het is tijd om te handelen. U spreekt over een derde beheerscontract en daarover spreek ik ook al twee jaar, maar het komt er niet. Het enige dat wij ondertussen kunnen vaststellen is dat Belgocontrol ondertussen al langer zonder beheerscontract heeft gewerkt dan met het vorige beheerscontract. Zoiets kan toch niet in de huidige tijd! Ik herinner mij de woorden van de heer d'Arenberg die stelde dat besparen geen optie was en men er zo niet kwam, en men het dus niet zou doen. U moet alle maatregelen naast elkaar leggen. Wij weten dat er een recuperatie van de kosten voor de regionale luchthavens in moet zitten, wel met inspraak van de regionale overheden, maar dat er ook een oefening moet gebeuren inzake efficiëntie. Wij kennen allemaal de rapporten die worden gemaakt over de kostenefficiëntie van de luchtverkeersleiding en wij weten dat wij een moeilijk luchtruim hebben, maar zelfs

dan steken wij ver uit boven bijvoorbeeld de Nederlanders of de Duitsers.

Als wij de luchtvaartsector en al wat daarmee is verbonden bij ons in leven willen houden, dan moet er nu worden gehandeld. Zoals steeds heb ik er evenwel weinig vertrouwen in.

12.11 Luk Van Biesen (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, een paar weken geleden heb ik met de voorzitter van deze commissie, mevrouw Lahaye, een werkbezoek gebracht aan Belgocontrol om te zien hoe de vork aan de steel zit en welke evolutie er is geweest.

Ik ben ontgoocheld door de slakkengang waarmee dit dossier niet vooruitgaat, maar eigenlijk stilstaat. Een Ministerraad beslist op 21 december 2006 dat het overlegcomité dringend bijeen moet komen voor de bespreking van deze problematiek, dat is dus zeseneenhalf jaar geleden. U was toen niet de bevoegde staatssecretaris. Zeseneenhalf jaar geleden werd die beslissing genomen. Vandaag wil men eerst nog het managementcomité aanpakken en nog wat benoemingen doen, en als dat achter de rug is zal men er misschien aan beginnen. Zo gaat veel tijd verloren in een sector die echt concurrentieel wordt: er komen Europese richtlijnen op ons af.

Het kan perfect dat een performante instelling als Belgocontrol niet zal overleven en dit door een aantal fundamentele problemen die bekend zijn: de bijdrage van de regionale luchthavens, de blokkering van de torentarieven en de vrijgestelde vluchten.

Over die drie punten moeten akkoorden worden gesloten. Wacht de benoemingen bij Belgocontrol niet af, maar begin aan de onderhandelingen met de regio's. Laat ons geen zeseneenhalf jaar meer wachten. Ik heb niet de gewoonte in deze commissie vragen te stellen en doe dat dus niet omwille van de statistieken, maar om resultaten te krijgen. Ik hoop dat ik dezelfde vraag over enkele maanden niet moet herhalen.

12.12 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, wat de heer Van Biesen zegt is belangrijk.

Mijnheer Van Biesen, neemt u het mij niet kwalijk dat ik uw naam verkeerd uitsprak, als gewoonte van bij de Comori.

Voor u zijn de enig mogelijke pistes te vinden in het akkoord van 1989 over Brussel, Zaventem en de vrijgestelde vluchten?

12.13 Luk Van Biesen (Open Vld): Ja, die drie punten.

12.14 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Voor mij is er nog een ander belangrijk punt waarvoor er inspanningen geleverd moeten worden, met name bij Belgocontrol zelf.

12.15 Luk Van Biesen (Open Vld): Daar is al heel veel gebeurd.

12.16 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Genoeg voor u? Dat is belangrijk om te weten. Als er voor Open Vld nu al genoeg gedaan is bij Belgocontrol, zodat er geen nieuwe inspanningen meer moeten gebeuren, dan is dat voor mij een belangrijk element. Ik dank u voor die nieuwe informatie.

12.17 Bert Wollants (N-VA): (...) On a déjà donné.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Roel Deseyn 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 toevoeging van de inventaris cruciale infrastructuur van het CERT aan de lijst van de prioritaire afnemers in geval van energieschaarste" (nr. 18216)

13 Question de M. Roel Deseyn 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'ajout de l'inventaire des infrastructures cruciales du CERT à la liste des clients prioritaires en cas de pénurie énergétique" (n° 18216)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil deze vraag graag stellen want ze werd al een paar keer uitgesteld.

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mocht voor elke vraag de spreektijd van tien minuten worden gerespecteerd, dan zouden wij meer opschieten. Wat u doet is tijd innemen van de anderen, maar daar hebt u niets mee te maken.

13.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik zal het heel kort houden. Mijn vraag gaat over de inventaris van cruciale infrastructuur. Veiligheid en communicatie zijn heel belangrijk.

Misschien niet helemaal volgens uw wil werd een en ander bekendgemaakt rond die lijst. Alles bij elkaar zijn communicatie en transparantie echter niet slecht. Het is belangrijk te weten hoe het werk van het CERT wordt verdisconteerd in heel die operatie. Het CERT werd immers precies door de federale overheid aangesteld om een inventaris op te maken van kritische infrastructuur.

Ik heb hier twee vragen over. In welke mate is de administratie van het CERT opgenomen in de infrastructuur? Is de inventaris die het CERT zelf heeft opgesteld prioritair behandeld in een lijst van prioritaire afnemers? Anders is het immers dubbel werk. Als zij precies de taak hebben om kritische infrastructuur op te lijsten zou het immers vreemd zijn mochten zij niet aan uw plan meewerken. Ik peil dus naar de relatie tussen het CERT en de opmaak van de inventaris van prioritaire afnemers.

13.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, de Europese richtlijn 2008/114 inzake de identificatie van Europese kritieke infrastructuur, de aanmerking van infrastructuur als Europese kritieke infrastructuur en de beoordeling van de noodzaak om de bescherming van dergelijke infrastructuur te verbeteren, werd in het Belgisch recht omgezet via de wet van 1 juni 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur, samen met het koninklijk besluit van 2 december 2011 betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer. Deze voorziet in vier sectoren waarin de kritieke infrastructuur geïdentificeerd worden, namelijk energie, vervoer, financiën en elektronische communicatie. CERT is het *Federal Cyber Emergency Team* voor ICT professionals die cyberincidenten willen melden en/of aanpakken.

De lijst van prioritaire afnemers in het kader van het afschakelplan werd bepaald door het ministerieel besluit van 3 juni 2005 tot vaststelling van het afschakelplan van het transmissienet van elektriciteit. De bevoegde sectorale overheden zijn bezig met de inventaris van deze kritieke infrastructuur op basis van dit besluit. Eerst moeten de kritieke infrastructuur worden geïdentificeerd en daarna moet er worden nagegaan of deze infrastructuur in een afschakelzone staan.

Ten slotte moet worden beslist of die infrastructuur als prioritaire afnemers moeten en/of mogen worden genomen. De beveiliging van het internet hangt voornamelijk af van de computers en hun software. Die zijn gevoelig voor stroomonderbrekingen, hoe klein ze ook mogen zijn. Om de gevolgen van een onderbreking tegen te gaan, zijn de faciliteiten meestal uitgerust met een UPS, een *uninterruptible power supply*. Dat zijn batterijen in combinatie met back-up noodstroomgeneratoren. De UPS verzorgt de voeding tijdens de eerste minuten, waarna de generator het overneemt.

CERT.be geeft advies om het incident zo snel mogelijk aan te pakken en coördineert met alle betrokken bedrijven of organisaties. In die context wacht ik op de beslissing van de bevoegde administraties of CERT.be in de lijst van prioritaire afnemers, ingeval van energieschaarste, wordt opgenomen.

Voor mijn bevoegdheden is het duidelijk dat de maatregel om de bevoorrading structureel te waarborgen, die momenteel wordt besproken in het kernkabinet, het risico op schaarste in elk geval zou verminderen.

13.05 Roel Deseyn (CD&V): Ik dank u voor het interessante antwoord, maar als ik het goed begrijp, hebt u die oefening reeds gedaan voor de energiesector, maar moet u de oefening nog maken voor de sector van de elektronische communicatie.

13.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik heb het alleen nog maar gedaan voor de energiesector.

13.07 **Roel Deseyn** (CD&V): Volgens mij zit daar precies het misverstand. Ik heb hierover al met verschillende organisaties gesproken en het is mijn angst dat het waardevolle werk van CERT, namelijk de *disaster planning*, teniet wordt gedaan. CERT bekijkt hoe alle kritische IT-infrastructuur van de overheid kan worden bevoorraad.

Mijn pleidooi is dan ook zeer uitdrukkelijk. Ik heb ook al gesproken met de distributienetbeheerders en ik volg het dossier van CERT al heel wat jaren op. Het moet een prominente plaats krijgen in de voorbereiding van het plan want het beschikt over veel expertise als het gaat over kritieke infrastructuur.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.10 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.10 uur.