

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

du

MARDI 11 FÉVRIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 FEBRUARI 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Karin Temmerman.
La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par Mme Karin Temmerman.

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

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

01.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, begin juni verhuisde de DIV Gent zijn kantoren van de buitenring in Zwijnaarde naar de Visserij, een straat in het centrum van Gent langs het water. Het loket in Zwijnaarde ontving dagelijks meer dan honderd wagens en de verhuis naar het hartje van Gent deed dan ook heel veel wenkbrauwen fronsen, niet het minst bij de buurtbewoners, maar ook bij de mensen van de Stad Gent zelf, die absoluut niet gehoord waren bij de verhuisplannen. Het college en de burgemeester vielen compleet uit de lucht.

De Visserij is één van de drukste fietsassen in Gent. U weet dat wij als studentenstad een zeer grote fietsstad zijn. Een gedeelte van de Visserij werd trouwens enkele jaren geleden ingekleurd als fietsstraat, de eerste fietsstraat in België. De keuze voor de Visserij voor de inplanting van de DIV is dan ook opmerkelijk en zelfs ondoordacht te noemen.

Sinds begin juni krijgt deze smalle, residentiële straat in het centrum van Gent een paar honderd auto's per dag extra te slikken. De automobilisten komen nu eenmaal hun nummerplaat meestal met de wagen ophalen. Bovendien werd in maart het DIV-kantoor in Harelbeke opgedoekt, wat maakt dat ook heel wat mensen uit West-Vlaanderen, regio Kortrijk, voortaan worden doorverwezen naar de Visserij.

U kent de politiek van de Stad Gent – ik zet hem nog even voor u uiteen mocht u die niet kennen –, de wagen wordt zoveel mogelijk uit het stadscentrum geweerd en de voorkeur wordt gegeven aan alternatieven als te voet gaan, met de fiets of met het openbaar vervoer. Een DIV-kantoor inplanten in het centrum van Gent past helemaal niet binnen deze politiek. Het kantoor hoort thuis op een niet-residentiële plaats die én openbaarvervoer- én autogerelateerd is. De voormalige locatie in Zwijnaarde was daar eigenlijk zeer geschikt voor, want zowel vlot bereikbaar met openbaar vervoer als met de wagen.

De DIV stelt dat de verhuis conform het beleid van de FOD Mobiliteit is. Mij doet het de wenkbrauwen fronsen dat men op dergelijke plek zoiets wil inplanten. Er werd gekozen, zegt men, voor een centrale locatie die gemakkelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer en met de fiets. Dat klopt, maar uit de cijfers blijkt dat de meeste mensen met de wagen komen. Trouwens, het loket in Zwijnaarde was weliswaar minder centraal gelegen, maar wel evenzeer uitstekend bereikbaar met de fiets of met de tram en de bus. Eén van de hoofdtramassen passeert daar. Bovendien was het ook zeer goed bereikbaar met de wagen. De

inplanting in hartje Gent, dat kan ik u verzekeren, stoot op heel veel verzet.

Waarom werd de Stad Gent niet gehoord bij de verhuisplannen van het DIV-kantoor van Zwijnaarde naar Gent-centrum? Had de FOD Mobiliteit ook nog alternatieve locaties voor ogen? Wat was uiteindelijk de reden om te opteren voor de Visserij? Nogmaals, de redenen die zij opsommen, gelden even goed voor de locatie Zwijnaarde.

Bent u bereid om in te gaan op de eisen van de bewoners en van het bestuur van de Stad Gent en om te overwegen het DIV-kantoor vooralsnog te verhuizen naar een locatie die echt autogerelateerd is?

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw Temmerman, de keuze van de locatie werd voorgesteld door de keuringsinstelling SBAT, op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Naar aanleiding van de centralisering van de DIV-antennes Zwijnaarde en Harelbeke had de FOD Mobiliteit en Vervoer vooral een locatie op het oog die goed bereikbaar was voor de modale burger. Daarbij werd vooral aandacht geschonken aan de bereikbaarheid van de nieuwe DIV-antennes via het openbaar vervoer. Omdat de Visserij als fietsstraat ingekleurd staat, dacht de FOD Mobiliteit en Vervoer hier inderdaad zijn doel te kunnen bereiken.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Er kunnen moeilijk stappen worden ondernomen door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het lijkt mij eerder de politie die in opdracht of op verzoek van de Stad Gent nog meer verbaliserend kan optreden.

Indien de Stad Gent een locatie kan aanbieden die strookt met de hierboven genoemde optie, namelijk een goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer, is de FOD Mobiliteit en Vervoer uiteraard bereid om hierover een constructief gesprek aan te gaan met de stad en met SBAT.

01.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u alvast voor de opening die u op het einde laat.

Ik wil u wel zeggen dat er door de Visserij geen openbaar vervoer rijdt en dat er in Zwijnaarde wel openbaar vervoer is. Er is zelfs een tramverbinding, wat heel wat beter is dan een busverbinding. Dat argument gaat dus helemaal niet op.

U zegt dat de politie verbaliserend moet optreden. Men kan niet verbaliserend optreden omdat daar veel wagens rijden. Het is een smalle straat en een fietsstraat. Dat wil zeggen dat er een fietspad is over de hele breedte van de straat. De fietsers mogen daar over de hele breedte rijden en auto's zijn verplicht om achter de fietsers aan te rijden. Het is dus echt geen straat waar er bijkomend autoverkeer kan zijn. Het is uitgerekenende een plaats waar enkel de bewoners met hun auto's kunnen komen.

Volgens mij heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer te weinig nagedacht over de rol die deze straat momenteel heeft en over de kwaliteiten die de vorige locatie wel had, namelijk bereikbaarheid via zowel het openbaar vervoer als de wagen. Zwijnaarde is trouwens een deelgemeente van Gent. Dat wil niet zeggen dat het niet centraal gelegen is. Het ligt vlakbij de autosnelweg.

Ik ben alvast heel tevreden met de opening die u laat en ik zal het Gentse stadsbestuur vragen te zoeken naar een alternatieve locatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

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

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "onbemande luchtvaart" (nr. 21449)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de commerciële inzet van onbemande luchtvaartuigen" (nr. 21627)

02 Questions jointes de

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

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

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de drones à des fins commerciales" (n° 21627)

De **voorzitter**: De heer Logghe kan niet tijdig aanwezig zijn en aldus vervalt zijn vraag nr. 21317.

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is niet de eerste keer dat wij het onderwerp van de onbemande luchtvaart, van de drones, en het wetgevend kader daaromtrent op onze agenda plaatsen. Wij hebben daarover ook nog gesproken tijdens de bespreking van uw beleidsnota. Ik moet de context dan ook niet te lang schetsen.

Het is belangrijk om te benadrukken dat nogal wat innovatieve bedrijfjes in ons land een pioniersrol op zich nemen in deze aangelegenheid. 'Bedrijfjes' klinkt misschien wat pejoratief, want sommige ervan zijn al wereldspelers aan het worden. Ik denk bijvoorbeeld aan Gatewing, oorspronkelijk ontstaan als een spin-off van de universiteit van Gent, dat baanbrekend werk levert ter zake, maar in eigen land onvoldoende aan bod kan komen door het gebrek aan een regelgevend kader.

Er wordt al een hele tijd gewerkt aan een Europees en Belgisch kader voor de inzet van dergelijke vliegtuigjes. Het doel is om optimale veiligheid te garanderen bij de uitvoering van onbemande vluchten. Het ontwerp voorziet in een specifieke regelgeving voor het gebruik van die luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim en legt voorwaarden vast op technisch vlak, op het vlak van de opleiding van piloten en van de organisatie van de uitbater en het onderhoud.

Tot op heden werden er geen vluchten geweigerd, voor zover zij zich niet in gecontroleerd luchtruim bevonden en voor zover zij geen commercieel karakter hadden in de betekenis van de luchtarbeid. Voor het gecontroleerd luchtruim heeft Belgocontrol nog geen enkele vlucht toegestaan en daar knelt vandaag dus nog het schoentje. Daarvoor wordt naar een oplossing gezocht. Enkel voor de Mercator werd een uitzondering gemaakt, maar dat was een zeer apart geval en er werd daartoe een heel andere weg afgelegd, aangezien het om een internationale vlucht ging op zeer grote hoogte, terwijl er juist veelal vraag is naar vluchten op lagere hoogtes.

Het economisch voordeel van drones is groot. Zoals gezegd bestaat er een hele sector, ook in ons land, en dat potentieel moeten wij ten volle benutten en laten benutten. Een belangrijke taak van de overheid is het ondersteunen en het niet belemmeren van deze innovatie en deze innovatieve sector.

Ik verneem dat er rond het koninklijk besluit, waarvoor een tekst klaar lag, weerstand leeft, vooral bij Belgocontrol maar ook in de militaire wereld. De militaire luchtvaart zou die toestellen niet meteen met open armen ontvangen. Ik heb vernomen dat er momenteel gewerkt wordt aan een lightversie van het koninklijk besluit. Als dat het geval is, wordt deze dan goed overlegd met de sector?

Mijnheer de staatssecretaris, mijn andere vragen zijn de volgende.

Wat is de stand van zaken omtrent de aanpassing van het wettelijk en reglementair kader?

Wat is de stand van zaken in verband met het koninklijk besluit? Wanneer kan dat koninklijk besluit verwacht worden? Ik meen dat u bij de bespreking van uw beleidsnota nog uitdrukkelijk had gesteld dat het koninklijk besluit op komst was en nog voor het einde van deze legislatuur in orde zou komen.

Hoe verloopt het contact en het overleg met de betrokken instanties en organisaties? De sector heeft zich namelijk verenigd in een organisatie.

Hoe luidt het officieel standpunt van Belgocontrol inzake onbemande luchtvaart? Daarover krijg ik namelijk tegenstrijdige signalen.

Tot slot, welk standpunt neemt u in op de Europese fora inzake de onbemande luchtvaart?

02.02 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal de uitstekende uiteenzetting van collega Van den Bergh niet herhalen, want de context is duidelijk.

Ik wil er enkel het volgende aan toevoegen.

De burgemeesters van verschillende steden en gemeenten worden vaak geconfronteerd met klachten over de drones. Er zijn de conflicten inzake privacy. In dat verband worden aan de burgemeesters vragen gericht als: wat fotografeert men, wie fotografeert men en kan men daartegen protest aantekenen? Er worden ook vragen gesteld in verband met de veiligheid, bijvoorbeeld: wat als zo'n toestel neerkomt?

Het zijn uiteraard niet de plaatselijke autoriteiten die de vergunningen afleveren, maar zij worden wel geconfronteerd met de problemen ter zake. Bovendien is het ook zo dat zowel luchtfotografie als het maken van luchtvideo's worden beschouwd als het verrichten van luchtarbeid.

Voor zover mijn inlichtingen correct zijn, kan men daarvoor echter geen vergunning afleveren, want men voldoet niet aan de voorwaarden voor luchtarbeid. De vergunningen spreken elkaar dan ook tegen. Men dient echter wel een certificaat voor luchtwaardigheid te hebben, maar naar verluidt werd dit nog voor geen enkel toestel afgeleverd bij gebrek aan specifieke eisen en normen.

Het koninklijk besluit met betrekking tot de commerciële inzet van die onbemande luchtvaartuigen zou, zoals collega Van den Bergh zei, momenteel bij de Raad van State liggen. Kunt u dit bevestigen? Het uitblijven van een wettelijke regeling ter zake impliceert dat het huidige gebruik van die onbemande vliegtuigjes zich nog steeds in een grijze zone bevindt.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u mij de stand van zaken geven met betrekking tot de wettelijke regeling?

Kunnen burgemeesters aansprakelijk worden gesteld voor conflicten inzake privacy en veiligheid?

02.03 Staatssecretaris Melchior Wathélet: Mevrouw de voorzitter, ik ben niet op de hoogte van plannen van bedrijven om met drones tandprotheses te vervoeren. Er bestaat wel een initiatief voor cargovluchten met medicijnen voor de rusthuizen.

Het droneverkeer valt onder het Luchtvaartwetboek. Een drone is immers een luchtvaartuig.

In 2014 zal een koninklijk besluit worden gepubliceerd betreffende het gebruik van afstandbestuurde luchtvaartuigsystemen in het Belgisch luchtruim. Het bevat geen privacyelement; het privacyprincipe is immers al geldig. Het koninklijk besluit onderlijnt extra de toepassing van de bestaande privacywetgeving, wanneer tijdens de vluchten gegevens worden verzameld die onder het toepassingsgebied van de privacywetgeving vallen.

Op het Europese niveau heeft de Europese Commissie een roadmap ontwikkeld om aan te geven hoe zij de integratie van onbemande luchtvaartuigen in niet-afgescheiden luchtruimtes ziet.

Het koninklijk besluit is inhoudelijk volledig af. De consultatieprocedure bij de Gewesten en de Raad van State is nu begonnen. Wanneer het koninklijk besluit in het *Belgisch Staatsblad* zal verschijnen, hangt af van de snelheid waartegen de consultatie kan worden afgerond.

Er is een nauwe samenwerking geweest met de RPAS-sector en met de overheden die onbemande luchtvaartuigen wensen in te zetten. Belgocontrol en Defensie zijn vanaf de zomer mee in het project gestapt en hebben op het vlak van de vliegverkeersregels hun bijdrage geleverd.

Voor Belgocontrol kunnen enkel met onmiddellijke ingang vluchten op heel lage hoogte worden toegelaten, met name 157 meter, waarbij de 'piloot' steeds direct visueel contact houdt met het luchtvaartuig. Alle andere types van vluchten kunnen slechts na bijkomende analyse en speciale coördinatie plaatsvinden, in

afwachting van een betere technologie die een actieve *Detect and Avoid* op termijn mogelijk moet maken.

02.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp uit uw antwoord dat het koninklijk besluit zal verschijnen zoals het oorspronkelijk werd uitgewerkt.

Ik vraag mij alleen af of de strenge voorwaarden die Belgocontrol naar voren schuift, namelijk de hoogte van 157 meter en de zichtbaarheid van het toestel voor de 'piloot', mee in het koninklijk besluit is verwerkt. Is de voorwaarde van 157 meter een element van het koninklijk besluit of gaat het om een aparte procedure?

Het is natuurlijk een innovatieve technologie die razendsnel evolueert. Volgens de signalen die ik opvang, vreest men op het terrein dat de wetgeving het voortschrijden van de bewuste technologie veeleer zal beperken dan mee ondersteunen. Dat er een regelgevend kader moet zijn, is duidelijk. Ik hoop en reken erop dat Belgocontrol voldoende in de regelgeving kan meegaan, zolang uiteraard de veiligheid gegarandeerd kan blijven. Wij gaan binnenkort bij Belgocontrol op bezoek en kunnen op dat ogenblik de kwestie aan de orde brengen.

02.05 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het zal goed zijn, wanneer het regelgevende koninklijk besluit er zal zijn.

Het is mij evenwel nog niet helemaal duidelijk wat de bevoegdheid van de burgemeesters in de toekomst dan nog zal zijn. Dit is nu een conflict. Politiediensten worden heel vaak geconfronteerd met personen die een klacht indienen, maar als ik u goed begrijp moeten zij de klacht bij de privacycommissie indienen en valt dit onder de gewone wet inzake de privacy.

Een bijkomend gegeven is dat veel van die vluchten niet zijn aangegeven en dus illegaal gebeuren om massa-evenementen te filmen, dus om die beelden later te kunnen gebruiken. Die klachten komen dan terecht bij de politiediensten en de burgemeester. De burgemeesters van Oost-Vlaanderen weten niet goed wat zij daarmee moeten doen. Zal dat KB daarop een antwoord geven dan?

02.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ja.

02.07 Karin Temmerman (sp.a): Oké. Ik dank u.

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

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

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

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, in juni 2012 werd het eerste trajectcontrolesysteem in ons land in gebruik genomen. Sindsdien zijn er op de E17- en de E40-autosnelwegen nog drie bijgekomen.

De trajectcontroles moeten helpen het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Ongevallencijfers tonen aan dat dit werkt. Niet alleen is het aantal ongevallen op de bewuste trajecten gedaald, de ongevallen zijn ook minder ernstig. Door het succes van de trajectcontroles op de snelwegen, wil de Vlaamse overheid deze ook inschakelen op de gewestwegen. De eerste proefprojecten daartoe werden onlangs opgestart.

Wat is het grote succes van die trajectcontrole in tegenstelling tot een flitspaal? Bij een flitspaal wordt de snelheid gemeten op een bepaald punt, waarbij men vaak vertraagt op het punt waar de flitspaal staat en daarna terug optrekt. Bij een trajectcontrole moet men gedurende de hele lengte de snelheid aanhouden, wat natuurlijk veel beter voor de verkeersveiligheid is.

De trajectcontroles op de Vlaamse snelwegen wordt door een bord aangekondigd. Dat bord is hetzelfde als de aankondiging van flitspalen. Dat zorgt voor heel veel verwarring en doet het sensibiliserende effect van de trajectcontrole teniet. Nochtans hebben snelheidscontroles een verbeterde verkeersveiligheid tot doel en niet zozeer het beboeten op zich. De verkeersveiligheid zelf moet altijd prioritair zijn.

Wij stellen vast dat Nederland, onze noorderburen, een ander bord hanteert. Dat bord is veel groter en gebruikt ook een zeer duidelijke boodschap voor de aankondiging van de trajectcontrole.

Op de E17 heeft de trajectcontrole er ook toe geleid dat de lawaaihinder die door de E17 werd veroorzaakt over de hele lengte is verminderd is omdat men trager rijdt. Dat is toch een heel verschil met een flitspaal.

De aankondiging dat het over trajectcontrole gaat, zodat mensen weten dat de snelheid niet op een punt maar over een hele lengte wordt gemeten, is belangrijk en moet van de aankondiging van een flitspaal worden onderscheiden.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u het voorstel genegen om een apart verkeersbord voor trajectcontrole op te nemen in de Wegcode? Kunnen de Gewesten eventueel zelf een informatief bord voor trajectcontrole plaatsen? Hebt u zelf een voorkeur of vindt u dat een nieuw bord in de Wegcode moet worden opgenomen?

03.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Wat de eerste vraag betreft, kan ik affirmatief antwoorden. Ja, dat zal ongetwijfeld bijdragen tot het sensibiliserend effect van trajectcontroles.

Wat de tweede en vierde vraag betreft, is het niet noodzakelijk deze in het verkeersreglement op te nemen omdat het enkel om informatieborden gaat. Overigens, de borden die momenteel worden gebruikt voor aankondigingen van flitspalen, zijn evenmin in een verkeersreglement opgenomen. Toch worden in het noorden en het zuiden van het land dezelfde borden gebruikt. Bijgevolg lijkt het overbodig om louter met het oog op uniformiteit te reglementeren.

Derde vraag. Ja, zoals dat nu reeds gebeurt voor de aankondiging van flitspalen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "nultolerantie inzake alcohol in het verkeer" (nr. 21365)

04 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la tolérance zéro en matière d'ivresse au volant" (n° 21365)

04.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, de alcoholcontroles tijdens oudejaarsnacht hebben jammer genoeg nog eens uitgewezen dat opnieuw meer mensen rijden en drinken combineren. Uit de cijfers van de federale politie en het BIVV blijkt dat 5,6 % van de gecontroleerde bestuurders positief blies. Vorig jaar was dat nog maar 2,9 % en drie jaar geleden 3,3 %. De dalende trend is dus weer in een stijgende trend omgezet, dit ondanks de Bob-campagnes en de andere sensibilisatiecampagnes.

We kunnen zeggen dat de houding van de Belg ten opzichte van alcohol in het verkeer eigenlijk te tolerant is. Enerzijds, is men zich wel bewust van het risico van rijden onder invloed, anderzijds, vindt men, zeker in sommige omstandigheden als bijvoorbeeld oudejaarsnacht, dat er wel mag gedronken worden. Dat zijn ook de bevindingen uit de enquête van 2013.

Er gaan al maar meer stemmen op om het wettelijk toegelaten maximum alcoholgehalte terug te dringen tot nul promille. Uit de reeds eerder genoemde enquête blijkt dat 74 % van de autobestuurders nooit drinkt als ze rijden. Uit die groep pleiten negen op tien voor strengere alcoholcontroles. Liefst 68 % van de ondervraagden is zelfs voorstander van nultolerantie ten opzichte van het rijden nadat men alcohol heeft gedronken.

Het BIVV wil nu de goede praktijken uit het buitenland onder de loep nemen. In Oostenrijk is het aantal verkeersdoden gedaald sinds jonge bestuurders niet meer dan 0,1 promille in het bloed mogen hebben. Uit eerder onderzoek van het BIVV is echter gebleken dat de tolerantie voor alcohol in het verkeer het grootst is bij de groep tussen veertig en vijftig jaar. In Oostenrijk is dat misschien anders, maar ik denk niet dat we de nultolerantie moeten toepassen bij jongeren en niet bij ouderen. Uit de enquête blijkt dat men eerder bij de ouderen de nultolerantie zou moeten toepassen. Er mag zeker niet enkel worden gefocust op jongere bestuurders.

Bent u voorstander van het invoeren van een nultolerantie voor alcohol in het verkeer? Als u voorstander bent, hoe concreet kunnen we dit dan maken in de toekomst?

04.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De resultaten van de alcoholcontroles tijdens de oudejaarsnacht zijn gebaseerd op een zeer kleine steekproef waardoor de cijfers te zeer aan toevallige fluctuaties onderhevig zijn. Het trekken van conclusies op basis van deze cijfers is weinig zinvol en de resultaten van de volledige Bob-campagne dienen in rekening te worden genomen.

Als wij de eindbalans van de Bob-campagne 2013-2014 opmaken, stellen wij vast dat 3,2 % van de gecontroleerde bestuurders positief blies. In het algemeen kunnen wij de laatste jaren een stagnatie waarnemen rond het nationaal gemiddelde van 3 %.

De Bob-campagne 2013-2014 is zeker succesvol te noemen, aangezien wij kunnen vaststellen dat deze een impact heeft op de bestuurders, vooral 's nachts. Het percentage van positieve bestuurders bij de controles van de campagne 2013-2014 is immers beduidend lager dan het percentage positieve bestuurders tijdens de laatste gedragsmeting van het BIVV: 3,8 % ten opzichte van 7,2 % tijdens de weeknachten, en 5,6 % ten opzichte van 7,9 % tijdens de weekendnachten. Wij kunnen daaruit afleiden dat bestuurders hun gedrag aanpassen, afhankelijk van de sensibilisatiecampagnes en een verhoogd risico om te worden gecontroleerd.

Toch blijft rijden onder invloed een prioriteit en zullen alle middelen moeten worden ingezet om het aantal positieve bestuurders te verminderen. Ook op het vlak van communicatie zal Bob nog steeds het hele jaar door op de voorgrond treden.

Wat betreft sensibilisatie is de boodschap duidelijk. Iedereen dient zoveel mogelijk ertoe te worden aangemoedigd om het alcoholgebruik in het verkeer tot nul te herleiden. Toch is de discussie ter zake complexer. Het is zeer moeilijk om wetenschappelijk een significant effect aan te tonen van een laag promillage op het ongevalrisico. Eveneens inzake handhaving dient te worden afgewogen wat de efficiëntste manier is om de huidige capaciteit in te zetten ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Ook in de studies van Philips en andere blijkt het risico bij lage alcoholconcentraties slechts zeer licht toe te nemen. Ander onderzoek toont aan dat vanaf de legale limiet van 0,5 promille stijgingen tot 300 %, en veel hogere stijgingen voor nog hogere promilles, waar te nemen zijn.

Indien te veel mankracht zou moeten worden geïnvesteerd om bijvoorbeeld een 0,1-promillegrens te handhaven, en dit ten koste zou gaan van de capaciteit die overblijft om de zware drinkers uit het verkeer te halen, kan zelfs worden verwacht dat een dergelijke maatregel negatieve consequenties zou kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

Tot slot? zal er een toelichting en duiding van de Bob-campagne 2013-2014 plaatsvinden tijdens een bijeenkomst van de Kamercommissie voor de Infrastructuur op dinsdag 25 februari 2014.

Ik heb net als u de cijfers kunnen lezen in de pers. Ik volg dit iedere dag. Ik kan niet aanvaarden dat het percentage boven de 3 % blijft liggen. Wij moeten blijven sensibiliseren en blijven controleren op de meest efficiënte manier. Wij moeten druk blijven uitoefenen. Men mag dit thema nooit banaliseren.

04.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben het helemaal met u eens. Ik heb het nagegaan, in 25 % van alle dodelijke verkeersongevallen zit de chauffeur dronken achter het stuur. Dat aantal spreekt voor zich. Ik ben blij dat u het engagement aangaat.

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

De voorzitter: (...)

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

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

05.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, het verkrijgen van een rijbewijs wordt aan strengere regels onderworpen. Het hervormingsplan werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* in december. De nieuwe regelgeving trad in werking op 1 februari 2014. Blijkbaar zou een groep van zelfstandige rijinstructeurs overwegen om het KB aan te vechten bij de Raad van State omwille van discriminatie.

Ik heb een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, de regelgeving met betrekking tot het behalen van een rijbewijs zal in het kader van de zesde staatshervorming worden overgeheveld naar de Gewesten. Toch hebt u nog een initiatief genomen om een aantal wijzigingen aan te brengen. Wat is de dringende reden om te anticiperen op die bevoegdheidsoverdracht, in acht genomen dat de huidige regeling al dateert van 2006?

Ten tweede, de verkeersveiligheid vereist een gedegen opleiding voor de autobestuurders en rijexamens die de degelijkheid van die opleiding moeten bewijzen. Dat hoeft echter niet te betekenen dat de ene opleiding dient te worden bevoordeeld ten nadele van de andere die niet noodzakelijk minder degelijkheid waarborgt. Zijn er reële cijfers of studies beschikbaar die aantonen dat de opleiding verstrekt door autorijscholen meer rijvaardige en verkeersbewuste autobestuurders afleveren dan de andere vormen van rijopleiding? Zo ja, kunt u deze cijfers of studies bezorgen? Zo niet, waarom werd deze keuze gemaakt?

Ten derde, houdt u er rekening mee dat er vormen van rijopleiding zijn ontstaan gegeven door ervaren en deskundige zelfstandige rijinstructeurs die in staat mogen worden geacht een even degelijke rijopleiding te verstrekken of van wie niet is bewezen dat de door hen gegeven opleiding niet beantwoordt aan de terecht gestelde kwaliteitsvereisten?

Tot slot, ik had graag geweten of het u bekend is dat er in de erkende rijscholen heel wat instructeurs werkzaam zijn met een statuut van zelfstandige die dus in feite functioneren buiten de arbeidsrechtelijke verantwoordelijkheid van de betrokken rijscholen.

05.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Van Hecke, ten eerste, de voorbereiding van het koninklijk besluit van 4 december 2013 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B nam een aanvang in 2009 en beantwoordt aan een werkelijke behoefte.

Enerzijds, maakt het een einde aan de praktische problemen die de administratie heeft gekend sinds de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B, met name de onbegrensde hernieuwbaarheid van het voorlopig rijbewijs met begeleider en het fenomeen van rijscholen die niet op basis van een overheidserkenning handelen, maar louter op basis van de mogelijkheid voor een gebrevetteerd instructeur om tegen betaling begeleider te zijn van een kandidaat voor het rijbewijs. Anderzijds, voert het opnieuw de verplichting in om een theoretische opleiding te volgen na twee mislukkingen in het theoretisch rijexamen, wat een gunstige impact zou moeten hebben op de verkeersveiligheid en op de kwaliteit van de kennis van de Wegcode door de kandidaten voor het rijbewijs.

Ten tweede, uit een door GOCA uitgevoerde analyse over de manier waarop kandidaten voor het rijbewijs B zich in 2012 voorbereidden op het praktijkexamen voor het rijbewijs, blijkt dat 38,5 % van de kandidaten heeft deelgenomen met een voertuig van een rijschool, waarvan 67,2 % is geslaagd en dat 61,5 % van de kandidaten heeft deelgenomen met een eigen voertuig, waarvan 56,8 % is geslaagd. Deze cijfers houden geen rekening met de eventuele opleiding die de kandidaten hebben gevolgd in een rijschool.

Uit dezelfde analyse blijkt dat 59,5 % van de kandidaten met een voorlopig rijbewijs zonder begeleider

twintig uur rijles heeft gevolgd in een rijsschool, waarvan 55,2 % is geslaagd en dat 40,5 % meer dan twintig uur rijles heeft gevolgd, waarvan 66,3 % is geslaagd.

Uit dezelfde analyse blijkt eveneens dat 48 % van de kandidaten met een voorlopig rijbewijs met begeleider een rijopleiding in een rijsschool heeft genoten, waarvan 66,8 % is geslaagd en dat 52 % geen rijopleiding heeft genoten, waarvan 55,7 % is geslaagd.

Verder blijkt uit een studie van 2007 betreffende de cognitieve benadering van het verband tussen risico's en jonge bestuurders dat de toepassing van de Code for Drivers Education Matrix vereist dat jonge bestuurders worden opgeleid om aan zelftoetsing te doen.

Daarbij speelt ervaring, die toch als de voornaamste troef van de vrije opleiding met een begeleider mag worden beschouwd, geen enkele rol indien het aantal afgelegde kilometers niet meer is dan een voortdurende herhaling van aangeleerde slechte gewoontes. Die zelftoetsing kan immers enkel worden aangeleerd door professionele instructeurs, die hiervoor op hun beurt zijn opgeleid.

Wat uw derde en vierde vraag betreft, de kwaliteit van de opleiding door gebrevetteerde rijinstructeurs buiten de context van een erkende rijsschool kan niet worden gegarandeerd aangezien zij, in tegenstelling tot de instructeurs die lesgeven binnen het kader van een erkende rijsschool, niet verplicht zijn tot een jaarlijkse bijscholing.

Zoals bepaald door het koninklijk besluit van 11 maart 2004 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen, kunnen personeelsleden van een rijsschool zowel in dienstverband als als zelfstandige werken. Het feit dat houders van een instructietoelating aan strikte criteria moeten voldoen en jaarlijks bijscholing moeten volgen onder het toezicht van een rijsschoolsdirecteur, maakt de situatie meer doeltreffend inzake de Belgische rijopleiding aan, enerzijds, de professionele opleiding tegen betaling in een rijsschool, die bepaalde voordelen biedt zoals een voorlopig rijbewijs zonder begeleider en, anderzijds, een vrije opleiding, meestal door een familielid en dus gratis, met een voorlopig rijbewijs met begeleider, met de mogelijkheid om een opleiding tegen betaling te volgen door een gebrevetteerd rijinstructeur die in dienst is van een vzw.

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw heel uitvoerig en volledig antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

06 Question de Mme Isabelle Emmery au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le soutien à des initiatives en matière de sécurité routière pour les véhicules à deux roues motorisés" (n° 21617)

06 Vraag van mevrouw Isabelle Emmery aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de steun voor initiatieven op het stuk van verkeersveiligheid voor gemotoriseerde tweewielers" (nr. 21617)

06.01 Isabelle Emmery (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, vous avez pris diverses dispositions pour la sécurité des usagers de la route de manière générale. Un effort important a été porté aux véhicules motorisés.

Les conducteurs des véhicules deux roues motorisés sont un public à sensibiliser en permanence sur la bonne utilisation des véhicules et sur la connaissance du code de la route. Cette communauté d'utilisateurs a besoin d'information et de prévention. Le secteur fédéré dit souvent: "On conduit une voiture. On pilote un deux roues".

Monsieur le secrétaire d'État, un réel travail de terrain est effectué par les différentes associations et/ou fédérations de motards. Il est important de soutenir leur action car elles touchent directement une grande

partie du public cible concerné par les deux roues, notamment les jeunes, un public particulièrement sensible.

J'aimerais savoir si vous prévoyez des actions de sensibilisation sur le terrain. Si oui, avec quels partenaires? Par ailleurs, afin d'aider ces associations au mieux, prévoyez-vous un soutien financier particulier?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame Emmery, la sécurité des véhicules deux roues motorisés est effectivement un sujet qui retient toute notre attention. Je vous rappelle que l'an dernier, plus exactement le 1^{er} mai 2013, j'ai réformé la formation à la conduite des motos après une large concertation avec les professionnels du secteur en vue d'augmenter sensiblement la formation et la sécurité des motards.

Les campagnes de sensibilisation tant au niveau national avec l'IBSR que régional ou provincial veulent promouvoir les actions en matière d'information et de sensibilisation des usagers des véhicules deux roues motorisés ainsi que des autres conducteurs. Cette année encore, plus précisément au mois de mai 2014, des campagnes significatives seront effectuées, notamment en Région wallonne.

En outre, le SPF Mobilité et Transport apporte, depuis plusieurs années, une aide financière à l'organisme FEDEMOT qui s'occupe de la formation et de la sensibilisation des jeunes utilisateurs de cyclomoteurs et de scooters. Le budget octroyé pour cette année sera de 35 000 euros. Une aide financière de 6 000 euros à l'organisation du Festival de la moto avait également été octroyée en 2012.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

07.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, lors de vos réponses aux différentes questions posées le 22 octobre dernier, vous déclariez qu'il fallait mettre en oeuvre l'accord de gouvernement sur la gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Zaventem – volonté commune que je défends depuis des années dans ce Parlement.

En l'occurrence, je pense ici tout particulièrement à l'organe de contrôle indépendant à mettre en place d'après cet accord. Cet organe doit permettre un regard extérieur sur les problèmes de choix des pistes, par exemple, et des prises de décision en toute transparence, loin des problèmes communautaires qui émaillent le dossier. Cet organe de contrôle doit être doté d'un vrai pouvoir de sanction, efficace face à tout non-respect des procédures historiques, mais aussi chargé de contrôler le bien-fondé de la fermeture de certaines pistes.

Le 22 octobre, vous aviez également expliqué que les modifications des routes Chabert et de décollage de la 19 sont déjà en vigueur depuis le 28 juillet 2012 et le 13 décembre 2012. Vous parliez également de timing pour différentes opérations tout en ajoutant que le renforcement du service de médiation, la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de Bruxelles-National et la fixation dans une loi du mode d'élaboration des procédures aéronautiques en Belgique seront les dernières étapes du règlement de ce dossier difficile.

Quelle est la situation de ce dossier? Un planning de mise en place a-t-il été arrêté dans votre cabinet quant à ces derniers points? Quand le Parlement sera-t-il informé des avancées? Pouvons-nous encore espérer voir une réalisation avant la fin de cette législature?

07.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame De Bue, la création d'une autorité de contrôle et d'une loi stabilisant les procédures et du renforcement du service de médiation en

matière de nuisances sonores reste évidemment une priorité. Des sanctions proportionnées efficaces sont une garantie indispensable de la bonne application des textes.

Nous sommes en train de finaliser les projets. Des textes ont été déposés; ils ont été soumis à une réunion de concertation en intercabinets ce 6 février dernier.

Mon objectif demeure de présenter le dossier complet pour accord devant le Conseil des ministres pour la fin du mois de février, donc avant les vacances de carnaval.

07.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, merci de nous avoir rappelé les délais.

J'espère que nous pourrons prendre connaissance assez rapidement du contenu de vos propositions, dans les délais impartis.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, pakweg vijf jaar geleden hadden wij nooit kunnen denken dat wij een probleem zouden hebben met de categorisering van elektrische fietsen, maar dat lijkt vandaag toch aan de orde te zijn.

De elektrische fiets is ondertussen een echte hype. Er zijn verschillende soorten op de markt. Er zijn elektrische fietsen met trapondersteuning, waarvan één soort een trapondersteuning biedt tot maximaal 25 kilometer per uur, de zogenaamde pedelec, en een andere tot 45 kilometer per uur, de zogenaamde speed pedelec. Daarnaast zijn er de e-bikes met elektrische hulpmotor, die ook rijden zonder te trappen en waarbij de maximale snelheid eveneens 25 of 45 kilometer per uur kan bedragen.

Het is niet altijd duidelijk welke regels er voor deze verschillende categorieën van elektrische fietsen gelden. In antwoord op een eerdere vraag zei u dat een speed pedelec geen rijwiel is maar gelijkgesteld wordt aan een bromfiets klasse B. Hiervoor zijn dan ook een rijbewijs AM, het dragen van een valhelm en het hebben van een motorrijtuigenverzekering verplicht.

In de praktijk blijken verzekeraars er wel eens een andere interpretatie op na te houden. Ethias bijvoorbeeld baseert zich op de volgende vraag: "Beweegt de fiets zich alleen voort als u niet trapt?. Indien het antwoord ja is, dan is de tweewieler een gemotoriseerd voertuig en is een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen verplicht. Indien het antwoord nee is, dan gaat het om een rijwiel met elektrische ondersteuning en dekt de familiale verzekering de eventuele risico's".

Aangezien de speed pedelec zich niet alleen voortbeweegt als u niet trapt, valt hij bij Ethias onder de tweede categorie, die van rijwiel waarvoor de familiale verzekering volstaat, wat niet in overeenstemming is met het antwoord dat u eerder hier in de commissie gaf en met de Wegcode, waarin een fiets slechts een rijwiel is indien een eventuele hulpmotor wordt onderbroken wanneer men een snelheid van 25 kilometer per uur haalt. Ik verwijs hierbij naar artikel 2.15.1 van het KB van 1 december 1975.

Er bestaat dus wel wat onduidelijkheid en onwetendheid ter zake. Dit kan belangrijke gevolgen hebben. Men zou bijvoorbeeld een boete kunnen krijgen omdat men geen rijbewijs heeft of geen helm draagt. Men zou bij een ongeval de tussenkomst van de verzekering kunnen mislopen omdat men niet op de correcte manier verzekerd is. Een overzichtstabel met de verschillende soorten elektrische fietsen en de eraan verbonden categorisering en bijhorende verplichtingen zou voor verkopers, consumenten en verzekeraars misschien de duidelijkheid kunnen bieden die nodig lijkt te zijn. U stelde eerder dit idee genegen te zijn maar het was

wachten op de Europese Commissie, die instaat voor de categorisering.

Mijnheer de staatssecretaris, heeft de Europese Commissie haar gedelegeerde handelingen afgerond? Werd een overzichtstabel opgesteld?

Zal er een informatiecampagne komen naar verkopers, gebruikers, verzekeraars?

Kunt u, om vandaag reeds duidelijkheid te scheppen, voor de verschillende soorten elektrische fietsen zeggen wat de categorisering en de bijbehorende verplichtingen zijn en op welke artikels uit de Wegcode dit gebaseerd is?

Ten slotte, werden er reeds boetes uitgeschreven voor overtredingen met elektrische fietsen, zoals voor het niet dragen van een helm of het niet hebben van een rijbewijs wanneer dit verplicht is?

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Van den Bergh, het antwoord op uw eerste vraag luidt: ja. Op 28 januari is de gedelegeerde verordening nr. 44/2014 van de Commissie ter aanvulling van verordening nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voertuigconstructie en algemene voorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers bekendgemaakt in het publicatieblad van de Europese Unie. Beide zijn dus van toepassing vanaf 1 januari 2016.

(Het geluid van een gsm weerklinkt)

(Une sonnerie de gsm retentit)

Ten tweede, een overzichtstabel werd nog niet opgesteld. Ik heb aan mijn administratie gevraagd om beide verordeningen te analyseren met het doel te komen tot een overzichtstabel, zoals door u voorgesteld.

Ten derde, er zal te gepasten tijde informatie worden verstrekt aan alle belanghebbenden.

Ten vierde, het is nog te vroeg om daarover uitspraken te formuleren. Pas op het moment dat mijn administratie de verordening en de gedelegeerde verordening zal hebben geanalyseerd en er meer duidelijkheid zal zijn omtrent de verschillende categorieën van elektrische fietsen, kan bekeken worden welke specifieke verkeersregels en verplichtingen er in de Wegcode eventueel aan moeten worden gekoppeld.

Ten vijfde, ik beschik niet over informatie omtrent het aantal boetes dat specifiek ten aanzien van de bestuurders van elektrische fietsen werd uitgeschreven.

08.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uit uw antwoord leid ik af dat alles op komt is. Momenteel wordt eraan gewerkt. Europa heeft ondertussen al een verordening uitgevaardigd, maar het is nog twee jaar wachten vooraleer die van kracht wordt.

Vandaag zitten wij wel in een soort vacuüm waarin wat onduidelijkheid bestaat. Wij zien wel vaker, bij de invoering of het verspreid raken van nieuwe technieken, dat de wetgeving een beetje achterloopt op de praktijk. Het is natuurlijk maar te hopen dat dit niet leidt tot ongelukkige situaties bij eventuele ongevallen met dergelijke voertuigen. Daarom denk ik dat wij best niet te lang talmen, maar ervoor moeten zorgen dat de duidelijkheid, waaraan grote nood is, er zo snel mogelijk komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **M. Ronny Balcaen** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le déraillement d'un train de marchandises à Jemeppe-sur-Sambre" (n° 21830)

- **M. Christophe Bastin** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le déraillement d'un train à Jemeppe-sur-Sambre" (n° 21855)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ontsporing van een goederentrein in Jemeppe-sur-Sambre" (nr. 21830)

- de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ontsporing van een trein in Jemeppe-sur-Sambre" (nr. 21855)

La **présidente**: Étant donné l'absence de M. Christophe Bastin, sa question n° 21855 est sans objet.

09.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je transmettrai le compte rendu de nos échanges à M. Bastin.

Monsieur le secrétaire d'État, après Schellebelle et Godinne notamment, la série des accidents impliquant des trains de marchandises s'est poursuivie le vendredi 24 janvier dernier avec le déraillement d'un train à Jemeppe-sur-Sambre d'ampleur beaucoup moins importante que les deux événements que j'ai cités.

D'après les premières explications de la bourgmestre, trois wagons sont sortis des rails. "L'un de ces trois wagons s'est plus enfoncé dans le sol. Il devra être vidé et son contenu devra être transvasé avant d'être remis sur les voies. Les autres wagons seront remis sur les rails sans devoir être vidés", a-t-elle expliqué avant de se rendre sur place.

Monsieur le secrétaire d'État, de quels éléments d'information disposez-vous sur le contexte de cet accident? En sait-on plus sur les circonstances qui ont mené à ce déraillement? Quelles étaient les matières contenues dans les wagons incriminés?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Balcaen, je vous remercie de transmettre à M. Bastin ma réponse.

Le train portant le numéro d'identification 52701 est arrivé à la voie 3 de Jemeppe-sur-Sambre. Il est composé de 18 wagons-citernes contenant du dichlorure d'éthylène (code ONU 1184, code danger 336) et d'une locomotive diesel. La locomotive est décrochée de ses 18 wagons-citernes. Elle est utilisée pour former en voie 4 un nouveau train de 28 wagons (18 wagons vides et 10 wagons-citernes contenant du peroxyde d'hydrogène communément appelé eau oxygénée (code ONU 2014, code danger 58).

Pour former le train, la locomotive doit se rendre dans le raccordement de l'usine Solvay et en ressortir en mouvement de poussée avec 5 wagons-citernes remplis de peroxyde d'hydrogène. Lors de ce mouvement, conformément aux dispositions réglementaires, l'agent de triage se trouve sur la plate-forme du premier wagon et guide le conducteur. La vitesse du convoi est d'environ 15 km/h. L'agent de triage a soudainement ressenti un choc et a immédiatement ordonné au conducteur d'arrêter le convoi. Ensemble, ils constatent que les 3 premiers wagons sur les 5 qui composent le convoi ont déraillé. Il est environ 14 h 21.

Le conducteur prévient le Traffic Control. Le conducteur du train se présente sous le numéro 52701, le numéro du train qui est arrivé en voie 3. Le train en formation ne porte pas encore un nouveau numéro d'identification. Sur la base de ce numéro, le Traffic Control déduit que les marchandises impliquées dans le déraillement sont des marchandises dangereuses (code ONU 1184, code danger 336, dichlorure d'éthylène).

À 14 h 29, l'agent de triage informe la permanence Infrabel Réseau que les wagons-citernes de marchandises dangereuses impliqués dans le déraillement contiennent du peroxyde d'hydrogène (code ONU 2014, code danger 58).

À 14 h 35, les services d'incendie de Solvay et de Sambreville sont sur place. L'intervention des services de secours ne nécessite pas la mise en place d'une cellule de crise. Il n'y a pas de dégâts aux citernes de wagons, il n'y a pas de fuite de matière. Le plan d'urgence n'est alors pas déclenché.

L'organisme d'enquête a été prévenu à 14 h 59. Un enquêteur s'est rendu sur le terrain afin de procéder au

relevé des premières informations et constatations afin d'évaluer les dégâts et la situation. Il en conclut qu'il ne s'agit pas d'un accident grave selon la loi du 30 août 2003 portant le code ferroviaire. En effet, le déraillement du train à Jemeppe-sur-Sambre n'a pas fait de victime et l'estimation des dégâts matériels ne s'élève pas à 2 millions d'euros.

09.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Je lirai votre réponse de manière attentive, le relevé étant assez technique. Il est positif que l'organisme d'enquête se soit rendu sur place. Nous ne sommes effectivement pas dans les conditions où une enquête doit être obligatoirement menée.

Il faudra rester attentif à cette succession d'incidents sur le réseau qui touchent les trains de marchandises.

09.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Il n'y a pas eu d'accident grave au sens du code. Pour les trains qui sont en formation et qui avaient un ancien code, il semble que l'information concernant les wagons tirés n'est pas toujours nécessairement la bonne étant donné que la locomotive est en formation avec d'autres wagons. Il faut faire en sorte que l'information soit *up to date* au bon moment. C'est la question qu'il faut se poser suite à cet accident. Même quand des trains sont en formation, l'obligation de fournir la bonne information est de rigueur car si des organismes de sécurité civile doivent intervenir, ils doivent savoir exactement ce que contiennent les wagons.

09.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): À l'écoute de votre réponse, je n'avais pas perçu cet élément. Si cela se confirme, c'est important.

Suite à l'audition de l'organisme d'enquête, on a vu qu'à Tintigny et à Godinne, la mauvaise identification des convois constituait le problème. Il conviendra d'y être attentif.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21892 van de heer Devlies vervalt aangezien we niets van hem hebben vernomen. Vraag nr. 21900 van de heer Schiltz wordt op zijn verzoek uitgesteld.

10 Samengevoegde vragen van

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

- de heer **Steven Vandeput** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verwijlinteressen bij de FOD Mobiliteit" (nr. 22032)

10 Questions jointes de

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

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

10.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, deze vraag werd oorspronkelijk schriftelijk ingediend omdat ik om heel wat cijfers vroeg, maar omdat ze niet tijdig werd beantwoord, moet ik ze mondeling stellen.

Ik licht kort toe waarom ik deze vraag stel. Het Rekenhof heeft met betrekking tot de begroting 2014 een aantal opmerkingen geformuleerd over achterstallige facturen bij de FOD Justitie die heel hoog waren opgelopen. Ik wil daarom weten hoe het is gesteld bij andere FOD's en overheidsbedrijven.

Ik heb een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, hoeveel bedroeg de totale som aan openstaande facturen op 31 december 2012 en in

januari 2013?

Ten tweede, hoeveel facturen werden te laat betaald door de overheidsbedrijven in de periode van januari 2012 tot januari 2013? Wat is de gemiddelde duur van overschrijding van de betaaltermijn?

Ten derde, welk totaalbedragen vertegenwoordigen de laattijdig betaalde facturen?

Ten vierde, wij stellen heel wat verschillen vast tussen de verschillende overheidsdiensten en FOD's. Dat bleek uit een vraag die ik daarover een viertal jaar geleden heb gesteld. Hoe lang moet een leverancier gemiddeld wachten vooraleer facturen uitgeschreven tussen januari 2012 en januari 2013 worden betaald?

Ten vijfde, wat zijn de meerkosten – boetebedingen, intresten, rechtsplegingvergoedingen en eventuele invorderingskosten – voor de overheidsbedrijven?

Ten zesde, zijn er de laatste vijf jaar reeds leveranciers overgegaan tot gerechtelijke invordering van niet-betwiste facturen? Indien ja, voor welke bedragen? Werden er reeds vonnissen geveld in het nadeel van de overheidsbedrijven? Indien ja, hoeveel? Hoeveel werd betaald aan erelonen voor advocaten?

Ten slotte, als er vertraging is, wat zijn de belangrijkste redenen voor een laattijdige betaling van facturen? Welke maatregelen zijn er eventueel ondertussen genomen om daaraan te remediëren?

Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsoptname. Voor de vraag nr. 22032 van de heer Vandeput steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de spreker heeft overhandigd.

10.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb een gelijkaardige vraag als die van collega Van Hecke, maar met een andere invalshoek.

Wanneer bij een overheidsopdracht de vastgestelde betalingstermijnen worden overschreden, heeft de opdrachtnemer van die overheidsopdracht van rechtswege en zonder ingebrekestelling recht op de betaling van een intrest naar rato van het aantal dagen overschrijding.

Voor de overheidsopdrachten gesloten vanaf 16 maart 2013 worden de verwijlintresten geregeld in artikel 69 van het koninklijk besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies van openbare werken. Voor de vroegere opdrachten geldt artikel 15, § 4, van de algemene aannemingsvoorwaarden van 26 september 1996. Datzelfde artikel 69 van het koninklijk besluit van 14 januari 2013 bepaalt in § 2 eveneens dat als er voor de opdrachten gesloten met ingang van 16 maart 2013 intrest voor laattijdige betaling verschuldigd is, de opdrachtnemer van rechtswege en zonder ingebrekestelling recht heeft op de betaling van een forfaitaire vergoeding van 40 euro voor de invorderingskosten.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u voor de administratie onder uw bevoegdheid, namelijk de FOD Mobiliteit, voor 2013 het volgende aangeven.

Wordt de verwijlintrest zoals bepaald in de wetgeving systematisch van rechtswege en zonder ingebrekestelling uitgekeerd?

Hoeveel facturen werden te laat betaald en welk bedrag vertegenwoordigt dit? Welk percentage vertegenwoordigt dit ten opzichte van het totaal aantal facturen? Hoeveel verwijlintrest werd er betaald?

Op hoeveel van de te laat betaalde facturen werd verwijlintrest betaald? In hoeveel gevallen gebeurde de uitbetaling van de verwijlintresten automatisch en in hoeveel gevallen gebeurde dit op aanvraag of ingebrekestelling?

Werd de forfaitaire vergoeding van 40 euro systematisch uitbetaald bij het verschuldigd zijn van verwijlintresten? Voor hoeveel te laat betaalde facturen is dit gebeurd?

10.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik zal u de cijfers ook schriftelijk bezorgen.

Wat het jaar 2012 betreft, bedroeg op 31 december 2012 het openstaande saldo aan niet-betwiste facturen iets minder dan twee miljoen euro. Op 31 januari 2013 bedroeg dat saldo 2 800 000 euro. In de periode van

1 januari 2012 tot 1 januari 2013 werden 2 356 facturen te laat betaald. Die facturen werden gemiddeld 32,5 dagen te laat betaald. Het totale bedrag van de te laat betaalde facturen bedroeg ongeveer 5,5 miljoen euro. De vertragingen deden zich voornamelijk voor in de eerste helft van 2012. Vanaf de tweede helft van dat jaar tot nu zijn de resultaten stelselmatig verbeterd.

In 2012 werden de facturen gemiddeld 45 dagen na de ingang van de betalingstermijn betaald. In 2012 werd voor 5 000 euro aan verwijlntresten en boetebedingen betaald. Er waren geen gerechtelijke invorderingen. Er zijn geen gerechtelijke invorderingsprocedures gestart, noch vonnissen geveld. Bijgevolg zijn er geen kosten aan erelonen die daarop betrekking hebben.

De oorzaken zijn de steeds beperktere budgettaire ruimte en de genomen maatregelen inzake budgettaire behoedzaamheid, bijvoorbeeld de administratieve blokkering van kredieten en het bemoeilijken van het betalingsproces. Een factuur wordt slechts betaald als de nodige goedkeuring gegeven wordt. Het gebeurt dat de goedkeuring niet binnen de betalingstermijn is verstrekt. Het komt ook voor dat de leverancier de factuur al opstuurt nog voor de levering van goederen of diensten werd beëindigd.

Welke maatregelen hebben wij genomen? Elke factuur die haar vervaldatum nadert, wordt individueel opgevolgd en besproken met de betrokken diensten. Overkoepelende of terugkerende problemen of structurele maatregelen worden eveneens besproken. Verwijlntresten worden op verzoek van de opdrachtnemer betaald.

In het jaar 2013 werden 1 228 facturen na de vervaldatum betaald. Dat is bijna een halvering van het aantal in 2012.

In bepaalde gevallen heeft dit te maken met het feit dat de prestatie nog niet geleverd is of nog niet aanvaard is. Dat geldt niet voor alle facturen, dat geef ik toe. Het voor deze factuur betaalde bedrag is zes miljoen euro.

In 2013 werd 13 500 euro aan verwijlntresten betaald. Dit gebeurde naar aanleiding van een aanvraag of een ingebrekestelling. Een forfaitaire vergoeding van 40 euro werd niet systematisch betaald. Op aanvraag van de leveranciers werd wel een forfaitaire vergoeding uitgekeerd.

10.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoorden.

Ik wil daarop het volgende zeggen. Ik vind het belangrijk dat de overheid haar facturen altijd zo stipt mogelijk betaalt. Het gaat toch om enkele miljoenen aan facturen die te laat worden betaald. Daar staat telkens een bedrijf tegenover. Vaak is het een kmo of een zelfstandige die wacht op inkomsten. Die bedrijven moeten de btw voorschieten, en dergelijke meer. Zij hebben het al vaak moeilijk om het hoofd boven water te houden. Als de facturen ook nog te laat betaald worden, terwijl hun kosten doorlopen, zorgt dat voor een extra moeilijkheid.

Ik wil dus vragen dat de overheid het voorbeeld geeft en haar facturen altijd zo correct mogelijk en zo tijdig mogelijk betaalt. Ik hoop dat u de nodige instructies zult geven dit verder op te volgen zodat het in de toekomst zelden of nooit gebeurt.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoorden.

Het aantal facturen blijkt inderdaad gedaald in vergelijking met het vorige jaar. Dat is goed nieuws. Als ik het juist gehoord heb, is het totale bedrag wel gestegen? Dat is niet echt een vooruitgang.

Daarnaast wijs ik u op de initiële doelstelling van mijn vraag. De wet schrijft voor dat er bij laattijdige betaling automatisch verwijlntresten betaald moeten worden. Quod non. U geeft zelf aan dat dit alleen gebeurt op aanvraag. Hetzelfde geldt voor de 40 euro forfaitaire invorderingskosten, die ook zonder meer zouden moeten worden opgelegd, wat niet gebeurt. Dit is in feite een overtreding van de wet.

Ik kan u alleen maar vragen uw diensten erop attent te maken dat ook bij betalingen de wet moet worden toegepast. Zoniet verwacht ik dat de regering die wet doet aanpassen. Een wet die niet wordt nageleefd, heeft immers weinig zin.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe vliegroutes vanaf baan 25R" (nr. 22021)

11 Question de Mme Sonja Becq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles routes aériennes au départ de la piste 25R" (n° 22021)

11.01 **Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag werd in deze commissie ingediend. Er werd een aantal vragen over deze routes gesteld in plenaire vergadering, maar deze vraag blijft behouden. Graag krijg ik een inhoudelijk antwoord met concrete gegevens, niet alleen de opmerking dat het luchthavenakkoord wordt uitgevoerd.

Wij hebben het al regelmatig gehad over veiligheid, de kortste weg, rechtdoor vliegen en de windnormen, de principes die naar voor kwamen in het afgesloten luchthavenakkoord. Ook was afgesproken dat wijzigingen aan vliegroutes zouden worden voorgelegd aan de Ministerraad voor evaluatie, dit conform de procedures voorzien in het voorontwerp van wet. In de commissie hebt u op 22 oktober aangekondigd dat nieuwe vliegroutes in werking zouden treden op 9 januari, met name de routes DENUT en CIV. De DENUT-route zou volledig naar de Noordrand verschuiven en de CIV-route zou ook meer noordelijk worden geplaatst. Daarnaast is er de brief van mevrouw Milquet in antwoord op een brief van de burgemeesters van de Noordrand dat de DENUT zou worden omgewisseld met de CIV-route. Naast de aankondigingen van deze maatregelen was er ook de vaststelling dat de Vlaamse regering naar de Raad van State trok omdat de routes gewijzigd zijn en zij daarin geen inspraak had gehad.

Ten eerste, was er een akkoord over deze nieuwe vliegroutes vanaf baan 25R binnen de federale regering?

Ten tweede, wat is de concrete impact van de verschuiving van deze routes? Klopt het dat beide naar het noorden worden verplaatst? Hoe groot zal die verschuiving zijn – dat is mij niet zo duidelijk – gerekend in meters vanop de begane grond? Kan dat geduid worden? Heeft u zicht op de personen die wonen in de gewijzigde corridor die aan het geluid onderhevig zullen zijn?

Ten derde, klopt de informatie van mevrouw Milquet over de omwisseling van de routes CIV en DENUT? Is daarover ook een akkoord binnen de regering? Wat zijn daar de concrete gevolgen van de omwisseling? Als daar effectief een afspraak over zou zijn, wanneer wordt die dan uitgevoerd?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, ik heb als opdracht gekregen om de akkoorden van 2008 en 2010 die onder mijn voorganger, de heer Schouppe, werden gesloten uit te voeren.

De betrokken akkoorden worden woord per woord uitgevoerd, behalve wanneer mijn administratie of experts uit veiligheidsoverwegingen de gemaakte afspraken niet kunnen uitvoeren. De veiligheid primeert en ik neem daaromtrent geen enkel risico. Ik heb dat grondig en uitgebreid uitgelegd in de commissie.

De aanpassingen aan de CIV- en DENUT-routes maken deel uit van de akkoorden om onder andere de Ring beter te volgen. Er werd over de nieuwe routes beslist door de interkabinettenwerkgroep.

In tegenstelling tot wat ik hoor van sommigen, is de impact van de uitvoering van de luchtvaartakkoorden positief voor de Noordrand. Dankzij de nieuwe routes die langs minder bevolkte gebieden gaan, wordt een geringer aantal inwoners van de Noordrand gestoord. Misschien zijn het echter niet de juiste personen die niet worden gestoord.

11.03 **Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord blijft heel algemeen. Ik wil graag geloven dat er minder mensen worden gestoord, maar ik kreeg geen antwoord op mijn concrete vraag hoeveel de route is opgeschoven en over hoeveel mensen het gaat.

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(Une sonnerie de gsm retentit)

Op die manier zou u immers (...) met feiten kunnen tegenspreken. Ik kreeg echter geen concreet antwoord. Bij gebrek aan concrete antwoorden blijft de indruk ...

De **voorzitter**: Ik denk dat uw telefoon stoort, mevrouw Becq. Kunt u hem uitschakelen?

11.04 Sonja Becq (CD&V): Daardoor blijft de discussie bestaan. In mijn omgeving hoor ik meer mensen klagen over overlast. Ik wil u wel graag geloven, maar u reikt mij geen elementen aan om u te kunnen geloven. U zegt ook niet hoeveel meter de route is verschoven. Ik krijg ook geen antwoord op mijn vraag hoeveel mensen worden getroffen.

Ik stelde u eveneens de vraag of het juist is wat in de brief van mevrouw Milquet staat, namelijk dat de routes zullen worden omgewisseld. Daar krijg ik ook geen antwoord op. Ik blijf ook daar op mijn honger. U kunt dus niet verwonderd zijn dat er heel veel vragen blijven en dat men vindt dat er iets niet klopt.

Ik betreur dat ik geen concreet antwoord krijg van u.

11.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet: U vraagt mij om in de regering te blijven pleiten voor een spreiding en om totale transparantie te geven over het gebruik van de routes op basis van de akkoorden. Zou het niet de beste oplossing zijn om op basis van de nieuwe routes totale transparantie te geven over de manier waarop de vliegtuigen gebruik maken van de routes? Op die manier kunnen wij volledige transparantie geven over het gebruik van de routes en op basis van welke windnormen. Enkel op basis van een volledige transparantie kan zo nodig worden overgegaan tot een evaluatie van de uitvoering van de akkoorden.

Ik steun dit volledig. Dit wil evenwel zeggen dat u mijn voorstellen aan de regering, om dit transparant uit te voeren, zult steunen.

11.06 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat het belangrijk is om transparantie te creëren omdat op die manier ook aan de mensen duidelijk kan worden gemaakt hoe de spreiding verloopt. Wat is het probleem bij de mensen? Zij hebben het gevoel dat zij onrechtvaardig worden behandeld. Men heeft vooral daarmee problemen en net daarom is transparantie zo belangrijk.

Als ik u vraag hoeveel die routes opschuiven, dan stel ik die vraag om daarop een antwoord te krijgen.

11.07 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik zal u de kaart met de routes laten bezorgen. U mag mij een nieuwe vraag stellen op basis van die kaart. Er lopen geen bijkomende routes via de Noordrand. Er zijn alleen maar omwisselingen binnen de Noordrand. Er wordt geen bijkomende route naar de Noordrand verschoven. Het gaat alleen maar om wijzigingen binnen de Noordrand.

Die wijzigingen werden ons om veiligheidsredenen gevraagd door Belgocontrol. Ik zal u echter de kaart laten bezorgen. Op die manier zult u het zelf kunnen vaststellen. Ik hoor, en dit stemt mij tevreden, een duidelijke steun van u voor zoveel mogelijke transparantie inzake de uitvoering van de windnorm bij het gebruik van de routes op Zaventem. Ik hoor u daarvoor pleiten en dat stemt mij tevreden.

11.08 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben altijd gepleit voor de veiligheid en voor parameters als de kortste route en de route rechtdoor, zonder al te veel bochten. De veiligheid en de windnormen moeten voor iedereen op een gelijke manier worden toegepast en de spreiding dient gelijk te gebeuren.

11.09 Staatssecretaris Melchior Wathelet: En totale transparantie.

11.10 Sonja Becq (CD&V): Daar hebben wij altijd voor gepleit en transparantie naar de wijze van toepassing daaromtrent is even belangrijk.

11.11 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Goed, daar ben ik tevreden mee. Dank u wel.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

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

12 **Questions jointes de**

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

12.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, er is beslist om een voorschot van 20 miljoen euro toe te kennen aan Belgocontrol en om dat voorschot op de begroting van dit jaar in te schrijven. Dat is nodig als een soort staatsgarantie, opdat Belgocontrol een nieuw kaskrediet bij een bank zou kunnen aangaan om voldoende liquiditeiten in kas te hebben om aan de financiële verplichtingen te voldoen.

Daarmee wordt natuurlijk de basisoorzaak van de financiële problemen van Belgocontrol niet aangepakt. De redenen voor die problemen zijn gekend. Het gaat om bijdragen van de regionale luchthavens, een blokkering van het torentarief voor Zaventem en vrijgestelde vluchten.

Ik heb een en ander nagekeken.

In deze commissie zijn er in juni van vorig jaar vragen gesteld over de politieke deblokkering of de oplossing voor die financiële problemen, met name de herziening van het samenwerkingsakkoord tussen de federale regering en de Gewesten. Dat akkoord dateert van 1989. In juni hebt u daarop onder andere het volgende geantwoord: "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 een nieuwe bestuurder van Belgocontrol aanvangen."

Mijnheer de staatssecretaris, het is nu februari en er resten deze regering nog maar enkele maanden. In het regeerakkoord stond als opdracht onder andere de herziening van het samenwerkingsakkoord. Waarom is dat tot op vandaag, althans volgens mijn inlichtingen, nog altijd niet op de agenda geplaatst van het Overlegcomité of van het ICMIT? Een herziening van dat akkoord is immers de enige oplossing voor die financiële problemen.

12.02 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je fais le même constat. Depuis des années, Belgocontrol est confrontée à de graves problèmes financiers résultant au moins pour partie d'un sous-financement structurel. En décembre 2011, le gouvernement avait d'ailleurs pris à cet égard des engagements. Je cite la déclaration du gouvernement à l'époque: "À l'occasion de la négociation relative au nouveau contrat de gestion, et après avoir analysé les raisons du déficit de Belgocontrol, le gouvernement examinera l'ensemble des moyens permettant à l'entreprise de retrouver l'équilibre structurel. À cet égard, des discussions seront menées avec l'ensemble des bénéficiaires et/ou

contributeurs des services de Belgocontrol et ce, dans le respect des règles européennes en matière de concurrence."

Monsieur le secrétaire d'État, à quelles conclusions êtes-vous finalement arrivé en ce qui concerne les raisons du déficit de Belgocontrol? On en connaît certaines mais j'aimerais vous les entendre dire.

J'ai revu les questions qui vous ont été adressées, tant les questions orales que les questions posées dans le cadre du débat budgétaire. En 2012, vous nous disiez que cette entreprise retrouverait l'équilibre financier dès qu'elle serait correctement rémunérée pour les services qu'elle preste au profit des aéroports régionaux et pour les vols de chefs d'État qui sont exonérés. En 2013, vous ajoutiez que tous les aéroports allaient devoir payer plus pour ses services et qu'il faudrait également revoir le système des vols exonérés. En 2014, vous nous proposez de prévoir au budget une avance de 20 millions d'euros qui ne sera déboursée que si nécessaire mais qui est loin d'être une solution structurelle. Cela veut-il dire que vous renoncez à régler sous cette législature la question de façon structurelle?

La tarification des services de navigation aérienne est régie par le règlement (CE) n° 1794/2006, dont l'article 3, § 1, stipule que "le système de tarification doit refléter les coûts supportés directement ou indirectement pour la fourniture de services de navigation aérienne" et l'article 3, § 3, indique que: "les coûts des services terminaux sont financés par des redevances terminales imposées aux usagers des services de navigation aérienne ou par d'autres revenus, notamment des subventions croisées conformes au droit communautaire". Pensez-vous que l'accord de coopération de 1989 soit un motif suffisant pour ne pas appliquer ce règlement ou puisse être considéré comme conforme à ce règlement?

On entend par ailleurs souvent dire qu'une part non négligeable du déficit d'exploitation de Belgocontrol résulterait des services gratuits prestés dans le cadre des vols officiels particulièrement nombreux accueillis à Bruxelles. Or, suivant ce même règlement, seuls les vols extrêmement minoritaires, comme ceux des familles royales et des chefs d'État ou de gouvernement, seront exonérés et ce, uniquement des redevances dites "de route". De plus, l'article 9, § 4, oblige les États à s'assurer "que les prestataires de services de navigation aérienne soient remboursés pour les services qu'ils fournissent pour des vols exonérés". Comment expliquez-vous dès lors que Belgocontrol ne soit pas rémunérée ou compensée pour certains de ces vols?

12.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Snoy, le problème du financement de Belgocontrol n'est effectivement pas nouveau. Il s'explique essentiellement par la non-rémunération ou la rémunération partielle de services que l'entreprise a l'obligation de prester, que ce soit aux aéroports régionaux, aéroport de Bruxelles-National, les vols exonérés, la réglementation européenne, etc. Avant 2010, ces services non rémunérés ou insuffisamment rémunérés étaient financés par les redevances reçues de compagnies aériennes pour les services de route, c'est-à-dire les avions qui survolent la Belgique.

Depuis 2010, cette subsidiation croisée est interdite par la réglementation européenne. Depuis lors, Belgocontrol a dû financer ses services sur ses propres moyens. De ce fait, l'entreprise publique a aujourd'hui épuisé toutes ses réserves et un nouveau système de financement est absolument nécessaire pour assurer la continuité des services.

Om de financieringsproblemen structureel op te lossen is een nieuwe beheersovereenkomst noodzakelijk teneinde rekening te houden met de op het Europese vlak ontstane reglementering. Dit nieuw beheerscontract zal niet alleen de financierings- en tarifieringspolitiek voor de dienstverlening definiëren, maar ook het beleid inzake prestatieverbetering met inbegrip van de economische efficiëntie.

De uitwerking van de nieuwe beheersovereenkomst werd opgestart bij het aantreden van de nieuwe directie eind 2013. Het is mijn doelstelling om de nieuwe beheersovereenkomst in de komende weken aan de regering voor te stellen. Wij onderhandelen thans over de principes van de beheersovereenkomst in de verschillende IKW's.

Ce système permettra d'évoluer, soit vers un système utilisateur-payeur, soit vers un système où les entités responsables pour l'exploitation des aéroports financent les services, soit encore vers une combinaison des deux. Mon petit doigt me dit que c'est cette dernière option qui sera certainement retenue.

Ce nouveau système de financement sera assorti d'une obligation pour Belgocontrol de réduire ses coûts de

2,5 % par an.

Enkel in deze context kan het samenwerkingsakkoord van 1989 worden herzien.

Inzake de vrijgestelde vluchten leggen de huidige beheersovereenkomst en de Europese reglementering andere vrijstellingen vast op het vlak van de retributie dan de vluchten voor staatshoofden. Dat is bijvoorbeeld het geval voor militaire vluchten die België overvliegen. De financiering van de dienstverlening aan vrijgestelde vluchten wordt eveneens in rekening genomen bij de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst.

En parallèle, et en l'absence d'un système de financement adéquat, des mesures temporaires de prudence étaient nécessaires afin de garantir la continuité des services dans le cas où Belgocontrol connaîtrait des problèmes de financement et de liquidités. C'est ce que je me suis employé à faire en prévoyant la possibilité d'une avance récupérable qui ne pourra être débloquée que pour assurer la continuité des missions de service public. Il est clair que cette avance ne constitue en rien une solution structurelle, mais elle était nécessaire pour éviter des problèmes encore plus importants.

C'est en tout cas grâce à ce nouveau contrat de gestion que nous serons en mesure d'assainir financièrement la situation de Belgocontrol et que nous serons capables de préparer de la manière la plus optimale la renégociation de l'accord de gouvernement de 1989.

12.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, wij danken u voor de gegeven stand van zaken.

12.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je m'étonne que cela ait pris tellement de temps. Vous annoncez depuis longtemps que vous allez faire entrer en vigueur ce contrat de gestion. Quels sont les obstacles?

12.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Il était difficile de conclure un nouveau contrat de gestion avec une équipe dirigeante qui savait que son mandat ne serait pas renouvelé. En l'absence de nouvelles nominations, c'était extrêmement difficile.

En revanche, depuis la fin 2013, un nouvel administrateur délégué a été nommé et un nouveau conseil d'administration est entré en fonction. Nous sommes en février. J'ai pu présenter au gouvernement un nouveau contrat de gestion. Les choses s'accélèrent.

Soyons de bon compte, le vrai problème est que nous avons mis trop de temps pour nommer une nouvelle équipe dirigeante totalement disponible en vue de gérer Belgocontrol.

12.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Je vous remercie de votre sincérité. On en revient au problème général de gouvernance de ce gouvernement. En effet, les nominations étaient toutes liées les unes aux autres et n'ont eu lieu qu'en fin de législature. Cela a fait perdre beaucoup d'argent et a diminué l'efficacité de nos institutions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Musin is aangekomen, mijnheer de staatssecretaris. Zij heeft drie vragen, kunnen we die alsnog behandelen? (*Instemming*)

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

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

13.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le samedi 4 janvier 2014, sur le tarmac de Brussels Airport, un travailleur intérimaire de la société de catering LSG Sky Chefs a été renversé par un camion qui effectuait une marche arrière. Cet accident lui a coûté la vie.

La réaction émotionnelle du personnel a entraîné un arrêt de travail spontané qui a retardé de nombreux vols.

Pour les organisations syndicales, cet accident ne se serait pas produit avec de bonnes conditions de sécurité. Elles disent avoir déjà attiré plusieurs fois l'attention par le passé sur une meilleure sécurisation qui passerait par un meilleur éclairage et un meilleur marquage au sol permettant aux chauffeurs de savoir où ils peuvent rouler. Le rétroviseur du véhicule impliqué dans l'accident aurait en outre été mal placé.

Une réunion de crise entre direction et représentants syndicaux a eu lieu. Au cours de celle-ci, la direction a annoncé qu'un meilleur éclairage avait été immédiatement acheté. Les syndicats ont d'autres revendications en matière de sécurité qui, à défaut d'être rencontrées, pourraient mener à des arrêts de travail des 450 travailleurs de la société et à de nouvelles perturbations du trafic aérien.

Monsieur le secrétaire d'État, les revendications déjà anciennes des organisations syndicales en matière de sécurité semblaient fondées puisqu'un nouvel éclairage a été commandé par la direction immédiatement après le tragique accident. Pour quelles raisons la rénovation de l'éclairage n'a-t-elle pas été réalisée en temps opportun? Des responsabilités sont-elles à dégager?

Il convient de prévenir les accidents et d'éviter la perturbation des vols. Outre un meilleur marquage au sol et son entretien régulier, quelles sont les mesures à prendre pour assurer une sécurité maximale des travailleurs sur le tarmac de Brussels Airport?

Quelle est l'estimation des dépenses à engager? Quels sont les délais prévus pour la réalisation de ces travaux de sécurisation?

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, l'accident mortel qui s'est produit le samedi 4 janvier chez LSG Sky Chefs à Zaventem a eu lieu sur le terrain de l'entreprise et non pas sur le tarmac de l'aéroport de Bruxelles-National comme annoncé erronément.

Cet accident fait l'objet actuellement d'une enquête interne par l'entreprise et également par le parquet. Notamment en raison du lieu de l'accident, cette enquête ne relève pas de la compétence de mes services.

En ce qui concerne le côté pistes sur le tarmac, l'annexe 14 de l'OACI impose aux aéroports des directives en matière de marquage et d'éclairage des plates-formes de manutention. Ces directives sont mises en œuvre par le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles-National.

En réponse à votre question relative aux mesures à prendre pour assurer une sécurité maximale des travailleurs sur le tarmac, je vous renvoie à l'arrêté royal du 6 novembre 2010.

En application de cet arrêté, deux projets d'arrêté ministériel ont été rédigés. L'un est relatif à l'agrément des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance. Cet arrêté ministériel définira le cadre juridique pour l'obtention d'un agrément pour pouvoir prêter des services d'assistance en escale ou pour pouvoir pratiquer de l'auto-assistance.

Pour obtenir un agrément d'entreprise de services d'assistance en escale, il faut notamment répondre aux critères relatifs à la sécurité et à la sûreté des installations, des aéronefs, des équipements et du personnel (formation du personnel, respect de la législation sociale en vigueur) et au système de qualité de gestion de la sécurité utilisée.

Le deuxième arrêté est relatif à l'approbation du programme d'entretien du matériel roulant et du matériel essentiel ainsi qu'aux conditions de contrôle technique du matériel roulant sur l'aéroport de Bruxelles-National.

Ces deux projets d'arrêté ministériel se trouvent en phase de finalisation. Nous ne pouvons pas répondre à vos autres questions puisqu'elles ne relèvent pas de mes compétences.

13.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse et pour toutes les précisions que vous venez de m'apporter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

14.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le Code de la route régit l'utilisation des feux de brouillard d'une manière stricte. Les feux de brouillard avant ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Lorsque le véhicule est muni de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 mètres environ, ainsi qu'en cas de forte pluie. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

Par mauvais temps, les feux de brouillard apportent une meilleure visibilité sur la route. Ils permettent de garder les distances et d'éviter des accidents. À l'inverse, quand les circonstances n'en justifient pas l'utilisation, les feux de brouillard sont gênants et peuvent être source d'accident. Il apparaît que la notion de "forte pluie" n'est pas mesurable. C'est une appréciation personnelle qui varie suivant l'individu et le moment. Cette notion, purement subjective, crée potentiellement une infraction qu'il est malaisé de constater, donc de sanctionner dans les faits.

Certains professionnels – comme "Monsieur Sécurité" – estiment que l'utilisation des feux de brouillard par forte pluie est éblouissante et dangereuse. Elle est interdite dans des pays voisins. Elle ne rencontrerait donc pas le but poursuivi.

Monsieur le secrétaire d'État, l'efficacité de l'utilisation des feux de brouillard par forte pluie est un sujet à controverse. Le comportement incriminé induit cependant une infraction potentielle dans le Code de la route, dont la constatation sur le terrain et la sanction postérieure sont aléatoires. La notion de forte pluie dans l'utilisation des feux de brouillard semble inutile et crée une insécurité juridique dans l'application du Code de la route. Pour la cohérence du droit et son application, ne serait-il pas opportun et judicieux de limiter l'usage des feux de brouillard aux seules circonstances de brouillard ou de chute de neige?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Musin, le Code de la route prévoit effectivement que, par temps de brouillard, chute de neige ou forte pluie, les feux de brouillard avant peuvent être utilisés tandis que les feux de brouillard arrière doivent l'être.

Les situations météorologiques, par ailleurs visées par la Convention de Vienne sur la circulation routière, qui induisent l'usage de ces feux, sont toutes des situations extrêmes où la visibilité doit être renforcée par l'usage des feux particuliers.

Par forte pluie, on vise bien évidemment une situation qui s'apparente, au niveau de la visibilité, à du brouillard ou à des chutes de neige. De plus, l'éblouissement dont il est question est constaté en cas de négligence ou de mauvaise utilisation des feux anti-brouillard, lorsque la pluie et le brouillard ne sont pas aussi intenses pour en justifier l'usage comme cela peut être le cas lorsque les feux de route sont utilisés de manière inopportune. C'est la raison pour laquelle il est important de rappeler régulièrement les règles d'utilisation des différents feux et d'insister sur les conséquences néfastes d'un usage inadéquat, comme ce fut le cas lors de l'émission *Contact* du 7 décembre dernier.

Si des études devaient clairement démontrer que l'usage de feux de brouillard par forte pluie présente un réel danger lié au risque d'éblouissement et que cet usage présente plus d'inconvénients que d'avantages en matière de sécurité routière, je n'hésiterai pas à examiner plus avant les mesures à prendre pour régler la

question. Mais je ne dispose d'aucune démonstration claire en ce sens.

14.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Dans l'attente d'autres éléments probants, il importe absolument de rappeler régulièrement les règles d'utilisation. Cela me semble impératif.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

15.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, selon le journal *l'Avenir*, en 2013, un peu plus de 200 pilotes ont porté plainte contre X pour des aveuglements au laser. C'est un nombre comparable à celui de 2012, année lors de laquelle 206 faits de ce type avaient été répertoriés mais c'est sensiblement plus que les années précédentes.

En 2011, 136 cas d'aveuglement au laser avaient été signalés; 80 cas avaient été enregistrés en 2010 pour seulement 5 en 2009.

Les aéroports de Brussels Airport (68 cas) et Charleroi (41 cas) sont les plus touchés. Les hélicoptères de la police ne sont pas épargnés. La dangerosité de ce phénomène est évidente.

Monsieur le secrétaire d'État, ces aveuglements sont-ils provoqués intentionnellement? Que sait-on des utilisateurs de rayons laser et de leurs motivations? Comment justifier pareilles augmentations?

Quels sont les moyens à la disposition de la Direction générale du Transport aérien pour lutter contre ce danger?

Quelles sont les mesures de prévention envisagées par le gouvernement, tant à l'égard des directives données aux pilotes que du renforcement de la sécurité au sol?

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Musin, je vous remercie pour votre question. Nous recevons énormément d'interpellations à ce sujet.

Les poursuites de tels actes sont compliquées notamment à cause des difficultés rencontrées sur le terrain pour localiser et identifier les auteurs.

À notre connaissance, 2 jugements liés à l'utilisation malveillante de rayons laser ont été rendus au dernier trimestre 2012. À l'heure actuelle, nous ne disposons pas encore de suffisamment d'informations pour tirer des conclusions quant au profil ou aux motivations des auteurs de tels actes.

Il est possible que l'accroissement constaté soit en partie lié au fait que ce n'est qu'en 2010 que les pilotes et les contrôleurs aériens ont explicitement été appelés à notifier à la DGTA chaque incident concernant les rayons laser.

Pour lutter contre l'utilisation malveillante de rayons laser, la DG coopère avec les prestataires de services de la navigation aérienne, la police et le parquet. Cette coopération a déjà permis de localiser et d'identifier certains auteurs, dont 2 ont été jugés.

La DGTA souhaite encore améliorer les lignes conductrices pour les rapports du personnel navigant en cas d'illumination par des rayons laser afin de pouvoir mieux identifier leur origine.

La loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne prévoit des dispositions pénales pour:

- celui qui illicitement ou intentionnellement accomplit ou tente d'accomplir d'une quelconque manière que ce soit un acte de nature à compromettre la navigabilité ou la sécurité d'un vol;
- celui qui, hors les cas prévus à l'article précédent, aurait par un moyen quelconque méchamment arrêté ou entravé la circulation par air;
- quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précaution, aurait commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

L'article 15 de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air précise que la projection de laser directement incriminée dans l'espace aérien belge sera soumise à l'autorisation du ministre chargé de l'administration.

En termes de réglementation, je pense donc que nous avons tout ce qu'il faut: l'incrimination en tant que telle, que ce soit du comportement ou de l'utilisation du laser. La difficulté reste d'avoir une meilleure collaboration entre la DGTA, le parquet et la police afin d'identifier les personnes qui ont des comportements dangereux qui, comme vous l'indiquez, posent problème

15.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, ce phénomène particulièrement dangereux est en constante augmentation. Puisque la loi existe qui prévoit ce cas, j'espère que nous pourrions mettre des moyens à la disposition de la Direction générale du Transport aérien pour lutter avec efficacité contre ce danger. Il en va de la sécurité des pilotes d'avion et de leurs passagers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.02 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.02 uur.